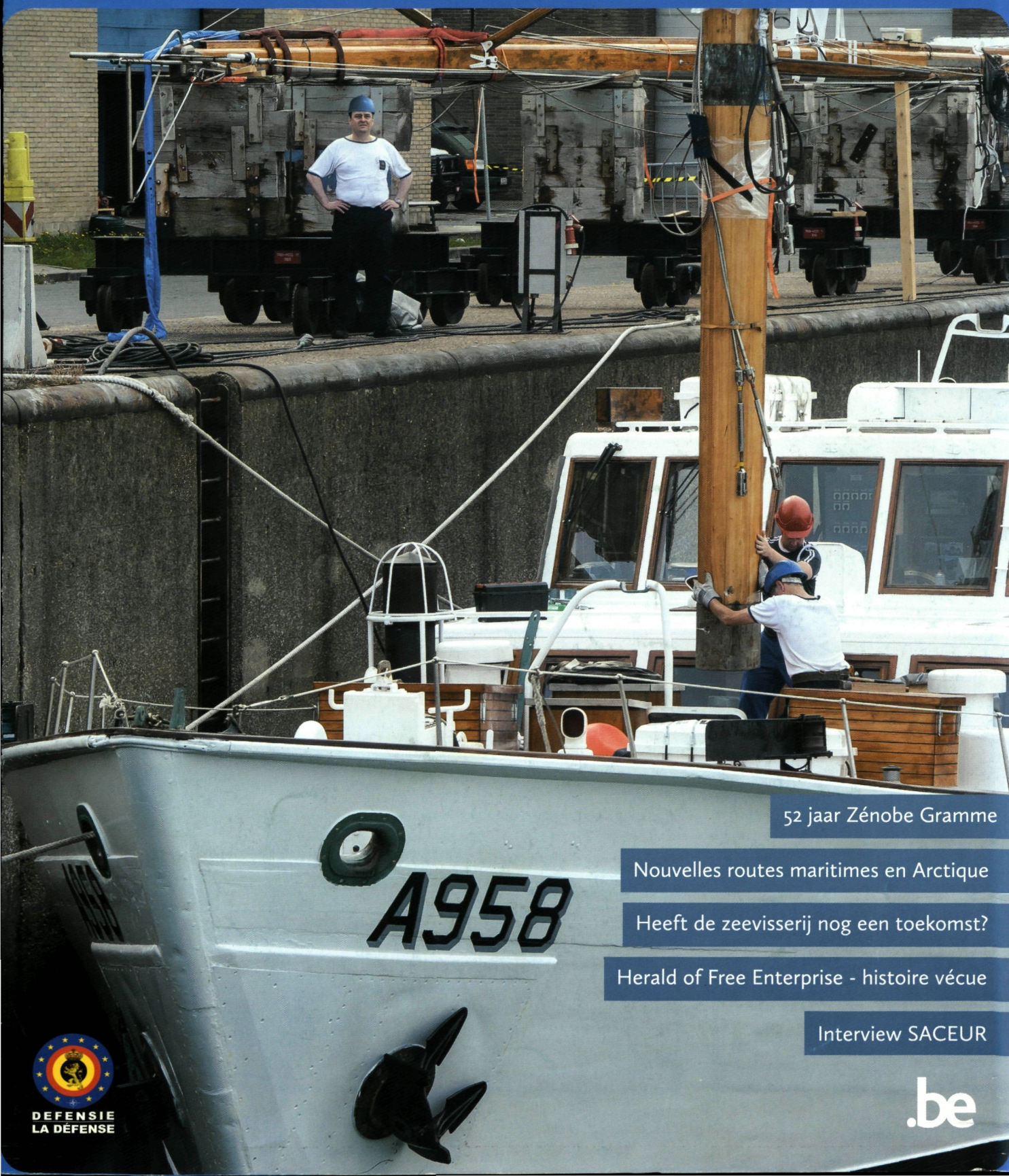


maritiem tijdschrift
nr. 306 - oktober 2013



revue maritime
nr. 306 - octobre 2013

NEPTUNUS



52 jaar Zénobe Gramme

Nouvelles routes maritimes en Arctique

Heeft de zeevisserij nog een toekomst?

Herald of Free Enterprise - histoire vécue

Interview SACEUR



DEFENSIE
LA DÉFENSE

.be



nr. 306 - oktober 2013
octobre 2013

coverfoto / photo de couverture:
Franky Bruneel

directeur:

Marc Ectors

verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:

Yves Dupont

hoofdredacteur / rédacteur en chef:

Franky Bruneel

lay-out / mise en page:

Johan Leye & Alain Coupé

concept / fotobewerking / traitement de photos:

Alain Coupé

medewerkers aan dit nummer:

collaborateurs à cette édition:

Concetto Bandinelli, Jean-Pol Hosdain, Henry Drago, Daniël Orban, Henri Rogie, Joris Surmont, Freddy Philips, Guy Toremans, Jens Van Herck, Willem Manteleers, Jorn Urbain, Louis Van Cant, Jacques Boesmans, Henk Maene, Arnaud Vausort en Marie-France Godeau

redactie / rédaction:

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

tel. +32(0)50/55.82.12

e-mail/courriel: neptunus.marine@mil.be

Neptunus is confessioneel en politiek onafhankelijk. De artikelen worden gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of gekopieerd zonder toestemming van de uitgever.

Neptunus est libre de toute attache politique ou confessionnelle. Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine. Aucun article ne peut être reproduit ou copié sans autorisation de l'éditeur.

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Zeebrugge

inhoud / contenu :

- 01: Voorwoord / Éditorial
- 02: A958 Zénobe Gramme: 52 jaar in dienst en glimmend als nieuw!
- 14: L'ouverture de nouvelles routes maritimes en Arctique: opportunités et risques
- 20: Heeft de zeevisserij nog een toekomst?
- 26: Herald of Free Enterprise - histoire vécue
- 33: Boeken
- 34: De 'medics' aan boord van de A960 Godetia
- 36: Interview with Admiral James G. Stavridis (SACEUR)
- 41: Met pensioen / à la retraite – Overlijdens / décès
- 42: Dans le clan des Blondé aussi... bon sang ne peut mentir!
- 46: Het Zee-ereten 1940-1945 (deel 1)
- 48: Belgische zeehavens licht achteruit in 2012
- 50: Info Marine
- 60: Abonnees-weldoeners / Abonnés-bienfaiteurs



verkoop & abonnementen

vente & abonnements

prijs per nummer / prix par numéro: € 6,00
jaarabonnementen / abonnements annuels:

- gewoon lid - membre ordinaire: € 17,00
- beschermend lid - membre protecteur: € 19,50
- weldoend lid - membre bienfaiteur: € 24,50
- erelid - membre d'honneur: € 37,00
- abonnement buitenland/étranger: € 33,00

te storten op rekening / à verser au compte:

IBAN: BE66 5512 7313 0043 Belfius Bank

BIC: GKCCBEBB

van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine /
de l'association d'Entraide de la Marine
Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

voorwoord / éditorial

Chers lecteurs,

Si les activités des pirates devant les côtes somaliennes ont fait prendre conscience au grand public que la sécurité au large n'allait pas de soi et qu'une perturbation du trafic maritime avait des impacts sur nos vies de tous les jours, force est de constater que peu d'entre eux se rendent compte de l'importance d'autres utilisations de l'espace maritime à des fins économiques. Notre zone économique exclusive, aussi petite soit-elle, participe à notre indépendance énergétique via les parcs éoliens et alimentaire par la pêche. La défense de nos intérêts économiques est une des raisons principales de la nécessité pour notre pays de disposer d'un appareil de défense performant en mer.

Il est donc important de faire connaître la mer à la jeune génération afin de lui faire prendre conscience de ces enjeux.

Beste lezers,

De piraterijbestrijding voor de Somalische kust heeft het grote publiek ervan bewust gemaakt dat veiligheid op zee niet vanzelfsprekend is en dat een verstoring van het maritieme verkeer een impact heeft op ons dagelijks leven. We stellen echter vast dat het inzetten van maritieme middelen voor economische doeleinden voor velen nog een onbekende is. Onze exclusieve economische zone - hoe klein ze ook is - draagt bij tot onze onafhankelijkheid op vlak van energie, via de windmolenparken, en op vlak van voeding, door de visserij. Het vrijwaren van onze economische belangen is voor ons land één van de hoofdredenen om te beschikken over een Defensiecomponent die actief is op zee.

Het is dus van belang om onze jonge generatie met de zee te laten kennismaken en ze bewust te maken van

Le Zénobe Gramme participe depuis plus de 50 ans à cette sensibilisation en assurant une première formation nautique à nos candidats officiers mais aussi en proposant un premier contact avec la mer et les exigences de la vie à bord à des jeunes gens dans le cadre de stages organisés par la Défense.

Ces quelques exemples pour souligner à quel point l'activité de la Défense cadre dans la vie de la société et qu'une des raisons d'être de la Marine reste de fournir aux utilisateurs de la mer un environnement sûr où ils peuvent développer leurs activités.

Dans l'esprit d'ouverture entamé lors du précédent numéro, deux aspects important de l'économie liés à la mer seront présentés, la pêche et son avenir et les résultats des activités portuaires en 2012. Le rôle de la Marine étant de

al deze kwesties. Ons opleidingszeilschip Zénobe Gramme neemt al meer dan vijftig jaar deel aan deze sensibilisering door onze kandidaat-officieren een eerste nautische vorming aan te bieden, maar ook door jongeren voor het eerst te laten kennismaken met de zee en het boordleven, in het kader van de jeugd stages die Defensie organiseert.

Met deze voorbeelden willen we onderstrepen waar de activiteiten van Defensie kaderen in het leven van onze gemeenschap. Ervoor zorgen dat de 'gebruikers van de zee' hun activiteiten in een veilige omgeving kunnen ontwikkelen, blijft één van de bestaansredenen van de Marine.

In de geest van de inhoudelijke verruiming die we met het vorige nummer zijn begonnen, presenteren we u twee belangrijke aspecten van hoe



protéger ces activités, il nous paraît important de les présenter ici. C'est donc afin de souligner ces divers aspects que nous présentons dans ce deuxième numéro de Neptunus new style un nombre d'articles variés couvrant un large éventail des activités maritimes dans notre pays.

En vous souhaitant beaucoup de plaisir en lisant ce numéro,

Capitaine de vaisseau Yves Dupont
éditeur responsable

de economie en de zee met elkaar zijn verbonden: de toekomst van de visserij en de resultaten van onze zeehavens in 2012. Gezien het beschermen van deze activiteiten tot de taken van de Marine behoort, leken dit ons waardevolle onderwerpen. Daarnaast presenteren we u in dit tweede nummer van Neptunus 'new style' nog tal van artikelen die een brede waaier aan maritieme activiteiten in ons land behelzen.

We wensen u veel plezier bij het lezen van deze uitgave.

Kapitein-ter-zee Yves Dupont
verantwoordelijke uitgever

A958 Zénobe Gramme:
52 jaar in dienst en glimmend als nieuw!



Het opleidingszeilschip van de Marine, de A958 Zénobe Gramme, werd op woensdag 17 juli opnieuw te water gelaten na een onderhoudsperiode van ruim zeven maanden. Het schip, een Bermuda ketch, werd in 1960 gebouwd op de Boelwerf in Temse. Het werd afgewerkt in oktober 1961 en kwam op 27 december 1961 operationeel in de vaart. De ketch hijst dus al 52 jaar de zeilen maar glimt weer als nieuw. Het kranige goed bewaarde oudje is nog steeds ontzettend populair. Al die jaren staat het immers ten dienste van jonge mensen die voor het eerst van het leven aan boord proeven. Niet zelden krijgen ze door de charmes van het fraaie houten zeilschip ook daadwerkelijk de smaak te pakken...

Van tekentafel tot postzegel

Frank Van Dycke, de toenmalige hoofdingenieur van de Boelwerf in Temse, ontwierp de Zénobe Gramme. Het lijnenplan van het schip was een extrapolatie van de Kalinika, het jacht van Boel-directeur Georges Van Damme. Toen de 'Zeemacht' de Zénobe Gramme eind 1961 in gebruik nam, aanvaardde de 'Brussels Royal Yacht Club' (BRYC) het peterschap. Het schip werd genoemd naar de uitvinder van de dynamo, de Belg Zénobe Gramme, in 1826 geboren in Jehay Bodegnée. Tot 1970 gebruikte de Marine het zeilschip voor oceanografisch onderzoek naar vervuiling, het leven in zee, onderzeese magnetische en akoestische verschijnselen, stromingen, enz...

De populariteit van het zeilen in de jaren zestig beïnvloedde de verdere doelstellingen van de Zénobe Gramme. In 1970 ontstond trouwens het project 'mathematisch model van de Noordzee' dat onmiddellijk de steun van de Marine genoot, in een besef dat een eigen schip een noodzaak zou worden. Dat leidde tot de studie voor wat later de A962 Belgica zou worden. De Marine gebruikte de Zénobe Gramme voortaan voor opleidings- en representatiedoeleinden.

In 1972 nam het schip deel aan het zeilevenement van de STA (Sail

Training Association). Dit werd toen nog gesponsord door het whiskymerk Cutty Sark en droeg gedurende enige tijd de naam 'Cutty Sark Tall Ships' Races'. Deze jaarlijkse organisatie gaf aan honderden jongeren over de hele wereld de gelegenheid om te zeilen met de grote kathedralen van de zee. De grote vierkantgetuigde schepen hadden immers bemanningen nodig. Onder goede begeleiding van de vaste bemanning deden de jongeren ervaring op die hen blijft voor de rest van hun leven. De IST (International Sail Training), vroeger STA, bevordert de internationale vriendschap tussen de jongeren. De organisatie kreeg hiervoor in 2006 een nominatie voor de Nobelprijs van de vrede. Ook laat zij de jongeren de veeleisendheid van de zee beter kennen en daarbij ook zichzelf. Het feit dat ook kleinere zeilschepen zoals de Zénobe Gramme aan dit internationaal zeilfeest konden deelnemen, zette de nieuwe doelstellingen van het schip kracht bij. De Zénobe Gramme werd een volwaardig zeiltrainingsschip. Een lijst opmaken van alle havens die het schip sindsdien aandeed, zou ons te ver brengen, de stapel volgeschreven gastenboeken zegt voldoende.

In 1976 kregen het schip en zijn bemanning in New York de 'Cutty Sark Trophy' voor 'International Understanding'. Dit is, zeg maar, de prijs van de vriendschap. De Zénobe had toen een deelnemer met motorpech voor een hele lange windstille periode naar de eindbestemming gesleept. Ook 1992 was een onvergetelijk jaar. Het schip nam deel aan de '500 jaar Columbus Regatta', een reis van vijf maanden en 14.000 NM, waarbij de Zénobe Gramme toen al de kaap van 200.000 mijl sinds de tewaterlating overschreed. In 1993 nam het schip voor de tiende keer deel aan de Cutty Sark Tall Ships' Races. Door de jaren heen viel de Zénobe regelmatig in de prijzen. Een mooie erkenning kwam er bijvoorbeeld in 2006, toen het schip bij de vijftigste editie van de Tall Ships' Races de prijs voor beste communicatie kreeg. 2006 was trouwens ook het jaar waarin voor het eerst ingescheepte burgerjongeren aan de race deelnamen in het kader van de jeugd stages van Defensie. Nog steeds schepen tijdens de



foto: Jorn Urbain



de reünie van 15 ex-commandanten van de Zénobe Gramme tijdens de 50ste verjaardag van het schip in 2011 - foto: Jorn Urbain

zomervakantie drie groepen van negen jongeren in. Ze brengen tien dagen door aan boord en vormen een aanvullende bemanning. Samen met de vaste bemanning voeren ze dezelfde taken en opdrachten uit. Ze lopen wacht op de brug, helpen met de karweien, werken op het dek, leren knopen leggen en kaartlezen en steken de handen uit de mouwen bij de verschillende zeilmanoeuvres. Het is voor hen een eerste kennismaking met het gedisciplineerde leven op zee, maar de tevredenheidsgraad is hoog. Dit onvergetelijke avontuur lag bij verschillende jongeren aan de basis van een roeping voor een job bij de Marine.

De algemene appreciatie van de publieke opinie voor de Zénobe Gramme resulteerde in het feit dat 'bpost' de vijftigste verjaardag van het schip niet onopgemerkt voorbij liet gaan. Op 8 november 2011 vond in de Brusselse cultuurtempel Wolubilis de officiële presentatie plaats van een nieuwe postzegel. De Zénobe Gramme is erop vereeuwigd naar een ontwerp van de bekende striptekenaar William Vance, bekend van 'Bruno Brazil', 'Bob Morane' en 'XIII'. De postzegel kwam in 2012 in de handel. Sindsdien reist het schip dus ook via de postwegen de wereld rond...

50ste verjaardag

Van 26 tot 29 mei 2011 lag de Zénobe Gramme in het hart van Oostende aangemeerd in het Mercatordok, ter gelegenheid van Oostende Voor Anker. Het grote publiek kon kennismaken met het zeilschip en de bemanning stond paraat om de vele

honderden bezoekers een glasheldere uitleg te geven. Ook de viering van de vijftigste verjaardag van de Zénobe Gramme kaderde in dit weekend. Het orgelpunt vond plaats op zondag 29 mei. Toen waren alle nog levende ex-commandanten van het schip uitgenodigd voor een feestelijke receptie in aanwezigheid van divisieadmiraal Jean-Pol Robyns, de toenmalige Commandant van de Marinecomponent. Van de zeventien nog levende ex-commandanten gaven er vijftien present. Voor velen was het weerzien met hun geliefde schip een emotionele gebeurtenis...

Getuigenissen

We polsten bij de commandanten die in de loop van de vijf voorbije decennia het bevel over de Zénobe Gramme hebben gevoerd naar herinneringen over hun periode. Met alle verhalen zouden we een boek kunnen vullen, dus maken we noodgedwongen een selectie. We tekenden enkele markante getuigenissen van ex-commandanten op en rangschikten die chronologisch volgens het tijdstip waarop ze hun commando hebben vervuld. Het levert alvast een mooie retrospectieve op.

Paul Benoidt: "Het bedrag bij de begroting voor de herstelling van een mijnveger, eind jaren '50, was niet voldoende. De toenmalige staf besloot dan, met akkoord van de minister, het overschot voor de bouw van een zeilschip te gebruiken. De idee was om een opzoekings- en/of schoolschip in dienst te stellen van de Marine. Het zou amagnetisch en geruisloos moeten zijn. Aangezien ik de enige officier met zeilervaring was, besloot de



Op een zeilschip voel je je echt één met de zee. Je bent immers nog meer afhankelijk van de natuurelementen die het varen beïnvloeden, zoals de stroming en de wind. Daarom is het zo belangrijk om navigatietraining te kunnen geven aan boord van een zeilschip.”

Christian Depierreux



de Zénobe tijdens 'Sail 2010'

staf dat ik de eerste bevelhebber van dit nieuwe marineschip zou zijn. De bouw en uitrusting van het schip op de werf was mijn verantwoordelijkheid en nadien moest ik een bemanning opleiden en de Zénobe Gramme operationeel maken. In maart 1962 had ik een twaalfkoppige bemanning kunnen aanwerven en begon ik met de opleiding. Geen enkel bemanningslid had enige zeilervaring. Ik had een volledige Vlaamse bemanning gekozen en dus waren alle orders eentalig. De stafchef had me gewaarschuwd: 'low profile, geen golven maken, geen incidenten'... De pers zou dit immers verkeerd kunnen uitleggen. Aanvankelijk werd de oude basis van Nieuwpoort onze thuishaven, in 1963 werd dat Oostende. De reactie van pers en publiek was unaniem positief. De Zénobe Gramme voerde public relations- en wetenschappelijke opdrachten uit in de Noordzee en het Kanaal. We bezochten Duitsland, Nederland, Engeland, de Kanaaleilanden en Frankrijk. In februari 1964 voerden wij verschillende opdrachten uit in de Middellandse Zee en legden aan in Spaanse, Franse en Italiaanse havens. Wij liepen daarna Oostende binnen en kregen rechtstreeks een nieuwe opdracht,

ditmaal ten gunste van de Bundesmarine in de Oostzee. Het was om de akoestische signatuur van Duitse mijnenvegers te onderzoeken. Dat was mijn laatste opdracht aan boord van de Zénobe. Met spijt verliet ik 'mijn' goede bemanning en het schip dat een onuitwisbare stempel op mijn leven had gedrukt.”

Georges Saillé: “Het hoogtepunt van mijn periode als commandant van de Zénobe Gramme was de deelname aan de Tall Ships' Races in 1976. Het was de eerste transatlantische reis van het schip. Het vertrek was in Plymouth (U.K.) en via Tenerife en Hamilton (Bermuda) voeren we naar Newport Rhode Island. Na de uitreiking van de Tall Ships' Trophy aan de Zénobe Gramme en de deelname aan de zeilparade op de Hudson in New York, ter gelegenheid van het 200-jarig bestaan van de USA (op 4 juli 1976) volgde de terugreis via Boston. De Cutty Sark Trofee werd ons voornamelijk toegekend voor het slepen van de Erika (Zwitserland) en de Kukri (UK) nadat, na lange windstilte, de organisatie maande om Hamilton onder motor binnen te lopen zodat de ongeveer 90 zeilschepen tijdig in New York zouden aankomen. De



foto: Jorn Urbain

Karakteristieken A958 Zénobe Gramme

Lengte: 28,15 m.
Breedte: 6,85 m.
Waterverplaatsing: 136 ton
Diepgang: 2,80 m.
Zeiloppervlak: 700 m²
Zeilen: grootzeil, bezaan, fok, kluiver, genua, bakstagzeil, tagzeil en genaker
Hoogte van de grote mast: 32 m.
Motor: 1 zescilinderdiesel van 230 PK
Brandstoftank: 9 ton
Drinkwater: 5 ton
Snelheid op motor: 8 knopen
Snelheid op zeil bij 6 Bft: 9 knopen
Bemanning: 1 officier, 3 onderofficieren, 3 matrozen, 10 leerlingen





de bouw van de Zénobe in 1960 op de Boelwerf in Temse - foto: archief Delcom IPR



de Zénobe in 1961 in de Brussels Royal Yachting Club n.a.v. de doopplechtigheid - foto: archief Delcom IPR



de jaren '80 - foto: archief Delcom IPR

Erika en de Kukri hadden onvoldoende brandstof en waren bijzonder tevreden met de verleende hulp."

Alfons Daems: "Ik was van 16 september 1976 tot 14 oktober 1977 tweede commandant en daarna tot 16 oktober 1978 commandant van de Zénobe Gramme. Tijdens de kruisvaart, in mei 1978, met ook Reikjavik (IJsland) als haven, zeilden we volledig rond IJsland en overschreden we de poolcirkel. In 1978 namen we deel aan de Tall Ships' Races van Great-Yarmouth (UK) naar Olso (NO)."

Guy Cornillie: "In 1986 stond de Tall Ships' Races in het teken van 'The Anniversary of the Statue of Liberty'. We hebben toen kennisgemaakt met de orkaan Charlie. Ik kan jullie hierover een passage uit mijn dagboek meegeven":

Maandag 21 juli. Afgelopen zaterdag daalde de barograaf zeer snel. De grafiek zakke in vier uur tijd van 1018 mb tot 982 mb. 24 knopen wind uit het zuidoosten en alle zeilen staan bij, de voortstuwing is reeds gestopt. Met het bekende sissende geluid van snel bewegend zeewater schieten we vooruit. Als de wind begint te huilen door het want, strijken we de kluiver. We meten 35 knopen windsnelheid. De zee begint hol te staan. Het huilen van de wind gaat crescendo en we beginnen te reven. Eerst het grootzeil en een kwartier later één rif in de bezaan en een tweede rif in het grootzeil. We bevinden ons 50 mijl bezuiden Sable Island, nu begint de lol pas goed. De wind neemt toe tot 45 knopen en blijft gelukkig achterlijker dan dwars aan bakboord. We vluchten dus in de goede richting. Ik laat mijn twee langste trossen uitvieren met een lus terug op de 'genua winch'. Dit stuurt beter en vermindert de kans dat we dwarsvallen. De kam van de achterop komende krullers wordt trouwens gebroken. De horizon is zelden zichtbaar; enkel aanschuivende deiningsruggen met witte schuimstrepen. Van de aanstormende watermassa's worden de kruinen afgeblazen en deze slierten vullen de watervalleien met een mistige waas. Vele kadetten gaan onderuit. De Zénobe Gramme stinkt naar opgeklutst lenswater en zure kots. Het aantal gegadigden voor een warme maaltijd

is op één hand te tellen. Met een blik vol afgrijzen bekijken de 'gesneuvelden' diegenen die smakelijk een biefstuk met lookboter naar binnen werken.

Zondag, 4.00 u. We meten 50 knopen en we verwerken de ene oplawaai na de andere. Het buiswater slaat gedurig als een waterig dak over het schip en het kolkende zeewater, dat regelmatig de patrijspoorten bedekt, zoekt ziedend zijn weg door de spuigaten. De kracht van het inkomende buiswater veroorzaakt luchtbelletjes aan de binnenzijde van de ramen van het stuurhuis. Verder dan één meter draagt de stem niet. Bevelen worden in het oor gebruld en verder doorgegeven. De wacht aan het buitenroer wordt verdubbeld en deze zijn voorzien van reddingsvesten. We leven in een grijs-zwarte, natte, kille huilende omgeving waar als enig houvast het magnetisch kompas zijn dans doet.

Ook het dubbel gereefde grootzeil wordt te veel. De techniek meldt een begin van brand in de machinekamer. Een generator is van zijn sokkel geschoven. We grijpen onmiddellijk in en blussen de brand. Met twee wachten strijken we het weerbarstig grootzeil. Gedurende de ene schuiver liggen we bijna plat op onze buik om bij de volgende bijna tot onze middel in het rukkende water te staan. Na twintig minuten hard labuur is het resterende grootzeil opgedoeft en zeevast. We schuiven nu iets rustiger door het water. Gedurende de werkzaamheden aan dek hebben we enkele scheuren opgemerkt aan de reefknuttels van het vermoeide zeil. We meten de windsnelheid van 60 knopen op dek en de Zénobe loopt 12,5 kn. door het water met de stuurboordreling dik onder water. De top van het bezaanzeil is ondertussen met een knal uitgescheurd. De enige manier om nog zeil te minderen is de bezaan uit zijn lijken te laten vliegen door mijn mes te zetten in het onderlijk. De schoot is strak als beton. De bezaanmast buigt als een vishengel. Hoelang nog? We moeten weglopen, dit is de veiligste optie.

Twee uur later meldt de wacht loskomende zeilbanen van de geboomde fok. Beide wachten gaan het voordek op. De knallende fok wordt gestreken en de klaarliggende stormfok gehesen. Na een



de Zénobe Gramme in La Curuña (ES), 2006 – foto: Franky Bruneel



de Zénobe Gramme in zijn thuishaven Zeebrugge - foto: Franky Bruneel

//

Interessant is, dat sinds Paul Benoidt, de nodige Zénobe Gramme-spirit naar alle commandanten is overgebracht. Wij vertelden de cadetten dezelfde richtlijnen en kwamen tot hetzelfde eindresultaat. Wij zijn in feite zoals broers.”

Alain Vittone

uur stellen we vast dat het halspunt van de stormfok het begeeft. We zijn dringend aan een nieuwe garderobe toe. Na wat acrobatie op het voordek is ook dit euvel hersteld. Op maandagmorgen toont de barograaf een optimistische 1014 mb. De grijze kolkende oceaan wordt nu wat lichter en een streepje blauw wordt zichtbaar.

Alain Vittone: “Interessant is ook dat sinds Paul Benoidt, de nodige Zénobe Gramme-spirit naar alle commandanten is overgebracht. Wij vertelden de cadetten dezelfde richtlijnen en kwamen tot hetzelfde eindresultaat. Wij zijn in feite zoals broers. Het gevoel voor het schip varieert van persoon tot persoon en hangt af van de aan boord doorgebrachte tijd. Voor mij was het ‘mijn’ schip. Er zijn gevechten geweest met mensen die het schip op de kant wilden zetten. Tot nu toe hebben wij gewonnen. Mijn ‘passie’ was soms ook lastig voor mijn crew. Weinig ‘chichi’ en alles draaide rond het schip. Maar gelukkig voor hen waren er ook veel ontspannende momenten. Ik heb ook veel geluk gehad met de Marine-organisatie die mij veel toeliet i.v.m. de keuze van het

vaarprogramma. En ja, er was die fameuze storm ter hoogte van Porto. Er stond meer dan 70 kn wind, 11 Bft constant en stoten tot 12. Het was een gevaarlijk spel, vooral het overstag gaan met de boomfok, met het risico om mensen te verliezen. Het roerblad van de Zénobe is zeer groot en het was op de limiet om roer te houden. Gelukkig lagen we op zowat dertig mijlen van de kust. Wij waren een speelbal van de geweldige zee. Waarschijnlijk was dat de zwaarste storm van mijn loopbaan.”

Louis Sevrin: “De Zénobe Gramme is voor mij zes jaren van mijn leven. Twee als commandant en 34.000 mijl onder de kiel. Het is een vreemde relatie vol passie. Het schip heeft me veel gegeven en ook dierbare familiale ogenblikken. De Zénobe heeft vooreerst een geur die overal in doordringt. Er zijn ook de oncomfortabele leefomstandigheden die alles wat daarna komt, echt luxueus doen lijken. Het is een zeilschip dat leeft, kreunt en zingt door de wind en de golven. Het was dan ook een verschrikkelijk moment voor de kust van Portugal. De zee gaf een show weg die de menselijke geest en het lichaam trachtte te verpletteren. Het dappere schip werd



foto: Franky Bruneel

overspoeld en gemarteld maar bracht zoals altijd de bemanning veilig terug in de haven. De *Zénobe Gramme* is ook een platform om op zee of in de haven buitengewone mensen te ontmoeten, beroemde of anonieme personen. Het is een schip dat de bemanning toelaat om bij elkaar te leven en waaraan ze grote herinneringen overhouden. Mijn gehechtheid aan dit zeilschip is zo erg dat ik hoop dat het nooit zal worden overgedragen aan een werf die het sloopt. Dat het nog lang door de golven van de oceaan mag glijden en uiteindelijk de rust vindt die het verdient."

Eric De Vos: "Bij de start van mijn commando, in juni 1999, ging een droom in vervulling. Bij elke inscheping was het schip mij bijgebleven; als eerstejaars Militaire School in juli 1985, als instructeur navigatieschool OCA in 1991, enz... Altijd had ik gehoopt om ooit het commando van dit prachtige schip te krijgen. Dit werd dus werkelijkheid in juni 1999 met als opener een Tall Ships-trainingsreis met de leerlingen Militaire School (Concarneau, St Malo, La Coruña, Shetlands, Aalborg). Naast verder enkele kleinere opdrachten stond er voor 2000 een nieuwe uitdaging aan de horizon, nl. deelname aan Opsail 2000 langs de oostkust van de VS. Na een onderhoudsperiode in het najaar '99 begonnen de voorbereidingen voor deze trans-Atlantische reis: optimaliseren van het materiaal en vanzelfsprekend de nodige zeiltraining. Van april tot september 2000 deden we Southampton, Cadiz, Bermuda, Charleston, Norfolk, Philadelphia, New York, Boston, Halifax, Portsmouth, Bremerhaven en Amsterdam aan, met een



Christiaan Hellemans als jong onderofficier in de functie van navigator op de *Zénobe Gramme*. Hij is de enige die op het schip heeft gevaren als matroos, onderofficier en officier - foto: archief Delcom IPR



Jan Van De Wal, hier als jong onderofficier. Hij is ruim 20 jaar de mekanieker van de *Zénobe* geweest en daarmee het langst varende bemanningslid van het schip - foto: archief Delcom IPR



leerlingen van de nautische school (ENS) bij het beëindigen van hun campagne (Puerto de Soller, Mallorca, 1 aug. 2009) - foto: Franky Bruneel



foto: Jorn Urbain



Dirk Demedts, commandant van de Zénobe Gramme van 2007 tot 2009



foto: Franky Bruneel



Het zeilen is een middel om van de bemanning een team te maken. Het is geen doel op zich. Dit is de nuance die non-believers van zeilopleidingsschepen niet begrijpen."

Dirk Demedts

recordperiode zuiver onder zeil van 17 dagen tussen Halifax en Portsmouth. Mijn laatste grote reis bracht ons in 2001 naar Scandinavië; met name de Noorse kust, met het ongelooflijke gevoel om langzaam de meest afgezonderde fjorden binnen te schuiven. Naast het prachtige schip zelf is het de bemanning die blijft. Het zijn stuk voor stuk mensen die leven voor hun Zénobe Gramme en bijkomend de hartelijke contacten met de andere Belgische deelnemers bij grote zeilevenementen. De Zénobe Gramme belichaamt al die jaren werkelijk het begrip 'excellence under sail'."

Geert Leenknecht: "De Zénobe Gramme steekt in het voorjaar van 2004 de Atlantische Oceaan over voor deelname aan de Tall Ships World Cup for Peace en aan de Tall Ships' Races van de American Sail Training Association. We vertrekken op 25 maart 2004 uit San Sebastian de La Gomera voor onze lange overtocht over de Atlantische Oceaan. Twintig zeedagen voor de boeg, twintig dagen niets anders te zien dan onze scheepsmakkers, de zee en de lucht. Ook twintig dagen waarin we op onszelf aangewezen zijn; bij het uitvallen van de satelliettelefoon, soms dagenlang geen contact met de buitenwereld. In geval van averij of een medische noodsituatie moeten we erop voorbereid zijn onszelf te behelpen.

Er staat een strakke zuidwestenwind en het schip begint meteen al te stampen, een deel van de bemanning is nieuw bijgekomen in San Sebastian, de zeeziekte laat zich al gauw voelen. We moeten op motor langzijk het hele eiland La Gomera vooraleer we aan de zuidkant op een bezielbare koers komen. Als we zover zijn, hijsen we de zeilen. Zij zullen nu voor de volgende drie weken onze hoofdvoortstuwing zijn. Met

een aantal onervaren bemanningsleden gaat dit nog wat stroef en duurt het langer dan nodig. Daarin zal in de komende weken wel verandering komen, want we hebben een plan uitgewerkt: Eerste week: zoveel mogelijk afstand afleggen; de nieuwe bemanningsleden alle initiatielessen geven in zeemanschap en scheepsveiligheid en doorgedreven scheepsonderhoud want het schip moet er in Antigua piekfijn uitzien. Tweede week: zoveel mogelijk afstand afleggen, afwerken van het onderhoud aan het schip en voortzetting van de instructie zeemanschap. Derde week: zeiltraining ter voorbereiding van de Tall Ships World Cup for Peace. Door deze training zullen we wat beperkt zijn in onze voortgang. Het is daarom belangrijk dat we tijdens de eerste twee weken zover mogelijk de oceaan kunnen overzeilen. Eén van de doelstellingen tijdens de volledige oversteek is navigatie op hemellichamen. We zetten de GPS af bij vertrek uit La Gomera en navigeren uitsluitend op kompas, log, zon, maan en sterren. Op 13 april 2004 gaat de Zénobe Gramme voor anker in de baai van English Harbour op Antigua."

Dirk Demedts: "Hoogtepunten van mijn tijd aan boord van de Zénobe Gramme opnoemen kan ik niet. Dit klinkt vreemd tenzij ik vertel dat het voor mij één hoogtepunt was, van de eerste dag tot de dag van mijn mutatie. Die laatste dag was met een brok in de keel. De rode draad doorheen het leven van elk opleidingszeilschip waren de kritische vragen over de opportuniteit die ik regelmatig tegenkwam. Ik maakte er daarom een prioriteit van om het vaarprogramma van het schip nog meer op te lijnen i.v.m. de





De Zénobe Gramme net voor zijn tewaterlating op 16 aug. 2013 – foto: Franky Bruneel



foto: Franky Bruneel



foto: Franky Bruneel

behoefte van onze opleidingen. Een gevolg daarvan was dat dit programma niet altijd compatibel was met dat van de Tall Ships' Racess. Ten tijde van besparingen gelden enkel cijfers... Ja, ik ben dus nog één van dezen die gelooft dat we betere zeemannen kweken aan boord van een zeilschip. Of ze nadien kunnen zeilen is mooi meegenomen maar daar gaat het eigenlijk niet om. Het zeilen is een middel om van de bemanning een team te maken. Het is geen doel op zich. Dit is de nuance die non-believers van zeilopleidingsschepen niet begrijpen."

Christiaan Hellemans: "Wanneer men me vraagt om te schrijven over de Zénobe Gramme, vraagt men me eigenlijk om iets te vertellen over mijn carrière bij de Marine. In totaal heb ik ruim negen jaar aan boord doorgebracht. Het schip zag me oorspronkelijk verschijnen als matroos-telegrafist. Later kwam ik terug als navigator, vervolgens als tweede commandant, om in 2009 uiteindelijk bevelhebber van het zeilschip te worden. Ik zeg altijd dat niemand kiest om hier aan boord te dienen, het schip kiest zelf zijn bemanning. Niemand vaart mee met de Zénobe Gramme omdat het 'een beetje leuk' is. Hier heb je geen grijze zone. Hier is het altijd wit of zwart, alles of niets... Mensen die hier één keer zijn meegevaren, komen ofwel nooit meer terug of blijven heel lang hangen. Je moet kunnen aanvaarden dat het comfort aan boord beperkt is. Af en toe moet je een zilte klets water in de bek kunnen verdragen en in de zomer kan het afschrikkelijk warm zijn terwijl het in de winter dan weer berekend is aan boord. Toen we de Atlantische Oceaan overstaken, was water zo schaars aan boord, dat we juichend als kleine kinderen aan dek stonden te douchen in een tropische regenbui. Als je jezelf over al deze hindernissen heen kan tillen, is het best een aangename plaats om te werken en te leven. Eens de selectie dan is gebeurd, bevind je je in het select gezelschap van gelijkgezinden. Camaraderie is geen loos woord aan boord van de Zénobe Gramme. Wij trekken allemaal aan dezelfde schoot! Iedereen weet dat een zeeman een bepaalde 'relatie' opbouwt met zijn schip maar ik meen te mogen besluiten dat het hier net even anders is. Het is een plomp schip. Het is niet snel maar wel stoer, stevig, robuust. Het straalt een oerdegelijkheid uit die geruststellend werkt wanneer het door zware stormen ploegt. Als de patrijspoorten aan lijzijde onder water staan, voelt het schip zich op zijn best. Wie langere tijd met de Zénobe Gramme heeft gevaren, voelt zich dan ook echt verbonden met de 'oude dame'. Dat verklaart misschien waarom vijftien van de zeventien nog levende oud-commandanten van het zeilschip in

mei 2011 aanwezig waren om zijn 50e verjaardag te vieren. De ervaringen die je aan boord opdoet, laten je nooit meer los."

Grote opknapbeurt

Op woensdag 17 juli werd de Zénobe Gramme opnieuw te water gelaten na een onderhoudsperiode van ruim zeven maanden. In de scheepsloods van de marinebasis in Zeebrugge kreeg de volledige romp van het schip een grote beurt. De bovenverschansing en een belangrijk gedeelte van de dolboorden zijn vervangen en maar liefst 120 m² van de eiken buitenbeplanking is volledig vernieuwd. Daarna volgden de gebruikelijke schilderwerken. De werkzaamheden werden gezamenlijk uitgevoerd door de firma's Lowyck en IDP en de 'werkplaats timmerij' van de Marine. Het schip - 52 jaar jong - glimt weer als nieuw! Na een testweek kreeg de Zénobe groen licht voor zijn opdracht. Net op tijd, want de jongerenstage 2013 zat eraan te komen...



120 m² beplanking is vervangen tijdens de recente grote onderhoudsbeurt in Zeebrugge - foto: Luc Vandaele



foto: Jorn Urbain



foto: Jorn Urbain



groep 2 van de jongerenstage 2013 aan boord van de Zénobe



Wie langere tijd met de Zénobe Gramme heeft gevaren, voelt zich echt verbonden met de 'oude dame'. De ervaringen die je aan boord opdoet, laten je nooit meer los."

Christiaan Hellemans

27 gelukkige jongeren

De hele maand augustus stond voor het opleidingszeilschip in het teken van 'Jeugd-Defensie'. Verdeeld over drie periodes van tien dagen scheepten telkens negen jongeren in. Hun leeftijd lag tussen zestien en twintig jaar. De aanleghavens tijdens deze periode waren St. Malo (FR), Weymouth (UK), Cherbourg (FR), Shoreham (UK), Honfleur (FR) en Vlissingen (NL). "Na afloop was de feedback eensluidend positief", zegt Philip Loose. Philip werkt

voor de dienst Publieke Relaties van de Marine en coördineert deze jongerenstage administratief. "Niet zomaar iedereen kan deelnemen", legt hij uit. "Tijdens de selectiedag polst de commandant van het schip naar de motivatie van de jongeren. In het zwembad van de marinebasis leggen ze een zwemproef af en moeten ze aantonen dat ze in staat zijn om zelfstandig in een reddingsvlot te klauteren. De arbeidsgeneesheer van



Christiaan Hellemans in 2010 als commandant van de Zénobe - foto: Franky Bruneel



e - foto:Jorn Urbain



foto: Jorn Urbain

de Marine geeft tot slot zijn advies over hun algemene conditie. Uit alle positief beoordeelde jongeren maken we dan een selectie waarbij we een zo groot mogelijk spreiding qua geslacht, taalstelsel en woonplaats beogen. En ja, zelfs mét al deze criteria blijft het samenstellen van de groepen een huzarenstukje. Het aantal gegadigden is immers veel groter dan het mogelijke aantal uitverkorenen.”

Op het moment dat we Philip over de voorbije jongerenstage aanspreken, werkt hij zich door de bedankingsbrieven die verschillende deelnemers hem na afloop stuurden. Onvergetelijke ervaringen zijn de rode draad. Er was zelfs een brief van iemand die vorig jaar deelnam en nu fier als een pauw meldde dat Defensie zijn kandidatuur heeft aanvaard en dat hij in oktober 2013 als leerling-onderofficier detector bij de Marine komt. Oorspronkelijk zag Defensie de jongerenstages na het opschorten van de dienstplicht enkel als middel om burgerjongeren met Defensie te laten kennismaken. Gaandeweg zijn ze echter uitgegroeid tot één van de belangrijkste rekruteringsdossiers. “Bij elke groepswissel waren twee medewerkers van de informatiecentra aanwezig”, zegt Philip. “Op die manier kon al wie de smaak van de zee te pakken had, alle mogelijke vragen over een loopbaan bij de Marines stellen.” Christian Depierreux, commandant van de Zénobe Gramme, voegt hieraan toe dat de Directie

Human Resources van Defensie (HR) heeft bevestigd dat de succesfactor bij de jongerenstage aan boord van de Zénobe Gramme bijzonder hoog ligt. HR bestempelt deze stage als één van de absolute toppers. “Het gaat immers niet enkel om het varen zelf”, aldus Christian. “Hier kunnen jongeren de sfeer van het leven aan boord proeven, ze maken kennis met onze normen en waarden en leren wat groepscohesie is.” Dat de jongerenstage aan boord van dit zeilschip volstrekt uniek is, blijkt ook uit het feit dat ze jaarlijks - ook nu weer - prominent aanwezig is in het journaal van verschillende nationale en regionale tv-zenders...

Superdruk

“Leren navigeren is op een zeilschip nog altijd een stuk authentieker dan op een motorschip”, verklaart commandant Christian Depierreux. “Op een zeilschip voel je je echt één met de zee. Je bent immers nog meer afhankelijk van de natuurelementen die het varen beïnvloeden, zoals de stroming en de wind. Daarom is het zo belangrijk om navigatietraining te kunnen geven aan boord van een zeilschip.” Tot slot polsen we bij Christian nog even naar het programma voor de nabije toekomst en dat is er een om u tegen te zeggen! In het najaar van 2013 is de Zénobe Gramme nog zeven weken op zee. Twee daarvan zijn ten behoeve van de ‘afwachters’ van CC-Mar, het

opleidingscentrum van de Marine. De ‘afwachters’ zijn nieuwe rekruten van de Marine die na hun algemene vorming bij de Landcomponent in afwachting van hun functietoewijzing nog twee weken bij de Marine trainen. Eén week daarvan staat in het teken van teambuilding en daarvoor is de Zénobe Gramme het gedroomde werkinstrument. De overige campagnes zijn ten behoeve van de nautische school van de Marine (ENS) en het Maritiem Instituut Mercator uit Oostende. 2014 wordt een superdruk jaar voor het zeilschip. Gedurende maar liefst zes maanden zal het schip deelnemen aan de Tall Ships’ Races! Daarin vervat zitten opnieuw de jongerenstages en campagnes ten behoeve van ENS, CC-Mar en Mercator. Daarnaast zal de Zénobe Gramme als een ambassadeur van de Marine aanwezig zijn op tal van grote maritieme evenementen zoals de ‘Grand Retour’ in de Brussels Royal Yachting Club, Oostende voor Anker en de Brusselse Havenfeesten.

Willem Manteleers en Franky Bruneel

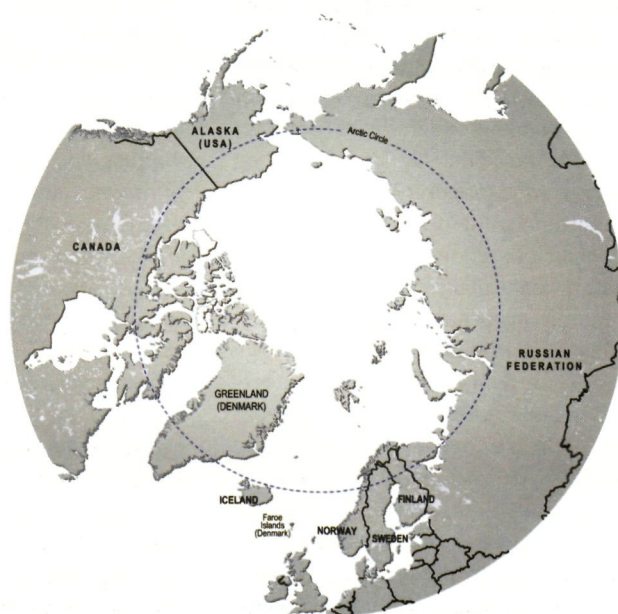


Le Fairweather du NOAA dans le Golfe d'Alaska / photo: NOAA

L'ouverture de nouvelles routes maritimes en Arctique: opportunités et risques

Depuis le précédent record de fonte de la banquise (en 2007) jusqu'à aujourd'hui, l'Arctique a été au centre de nombreux débats sur les problèmes environnementaux, les différends juridiques voire l'accroissement de la présence militaire. Nous pouvons, à juste titre, nous demander d'où provient ce regain d'intérêt, si celui-ci est fondé et surtout s'il faut s'attendre à de réels bouleversements politiques, économiques et militaires dans cette région du globe. Cet article tente de donner un aperçu succinct de la situation.

L'Arctique au sens large est caractérisé par les régions qui se situent au nord du cercle polaire arctique, au parallèle de latitude 66° 34' 3" N. À l'intérieur de ce cercle imaginaire, nous trouvons huit États: le Canada, le Danemark (Groenland), les États-Unis (Alaska), la Fédération de Russie, la Norvège, la Finlande, l'Islande et la Suède. En ce début de XXIème, et suite au réchauffement climatique, les pays côtiers (Canada, Danemark, États-Unis, Fédération



carte: Hugo Ahlenius, UNEP/GRID-Arendal

de Russie et Norvège) sont aujourd'hui au centre de toute l'attention! En effet, chaque année la calotte polaire rapetisse et atteint régulièrement de nouveaux records. En été 2012, l'étendue de glace présentait la plus petite surface jamais enregistrée.

Il faut toutefois garder à l'esprit que ce phénomène, bien qu'impressionnant, n'a lieu qu'en période estivale. En effet, en hiver, les glaces recouvrent à nouveau la quasi-entière des eaux arctiques. C'est donc ce phénomène qui, en plus d'ouvrir peu à peu l'océan Arctique, ouvre de nouvelles perspectives dans le Grand Nord. Bien que cet océan soit le plus petit avec 14 millions de kilomètres carrés, les intérêts qu'il suscite sont eux grandissants, d'autant plus que les prédictions annoncent un accroissement de la fonte des glaces dans les années à venir. Le littoral adjacent à l'océan Arctique confère donc à ces États côtiers une position stratégique dans cette région encore peu connue. Nous appellerons ces pays, qui sont au nombre de cinq, les États circumpolaires.

Durant le siècle dernier, les pays arctiques ont vite compris l'avantage militaire stratégique qu'offrait l'Arctique. Lors de la guerre froide, le contrôle de cette zone était d'ailleurs devenu un moyen indispensable d'affirmer sa puissance régionale, mais également internationale. Mais la fin de la guerre froide a marqué un tournant. En effet, les intérêts (militaires, politiques et économiques) se sont amoindris et peu à peu, l'Arctique a retrouvé son calme d'antan.

Place de premier choix

Depuis un peu plus d'une décennie, nous constatons que l'Arctique retrouve une place de premier choix parmi les préoccupations des États circumpolaires, et également auprès de nombreux autres acteurs internationaux. Contrairement à ce que nous, Européens, connaissons, l'Arctique ne laisse actuellement place qu'à peu d'initiatives supranationales. Néanmoins, en 1996, le Conseil de l'Arctique vit le jour. Celui-ci se compose des États arctiques et de différentes

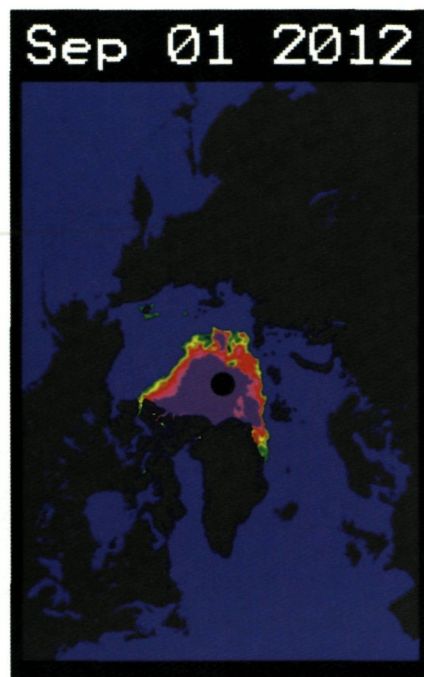


Image sat septembre 2012 - source: OSI SAF

communautés indigènes arctiques. A l'origine, cette institution ne s'occupait que de matières environnementales et sociales et constituait des groupes d'étude ou de travail composés d'experts provenant des pays membres. Depuis la constatation flagrante des changements climatiques, de nombreux autres acteurs se sont sentis concernés par la problématique locale si bien que le Conseil de l'Arctique compte maintenant de plus en plus d'observateurs permanents non-arctiques. Ceux-ci ne peuvent prendre part au processus décisionnel, mais, l'optique de pouvoir poser une pierre, aussi petite soit-elle, à l'édifice en attire plus d'un. Parmi ceux-ci, nous notons par exemple la France, l'Angleterre, l'Allemagne... Depuis quelques années, d'autres acteurs tels que la Chine, la Corée du Sud, l'Inde, l'Union européenne et autres organisations non gouvernementales aspirent à acquérir cette place de premier choix. L'Union Européenne tente depuis plusieurs années de se créer une place en Arctique, mais est régulièrement mise à l'écart malgré le fait que certains de ses membres appartiennent au Conseil de l'Arctique. En mai 2013, le Conseil de l'Arctique rejeta temporairement la candidature de l'Union européenne alors que six États furent admis en tant qu'observateurs permanents (la Chine, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Corée du Sud et Singapour). C'est le Canada qui émit son veto étant donné la position de l'UE sur l'importation des produits dérivés du phoque. Néanmoins l'UE est, et reste

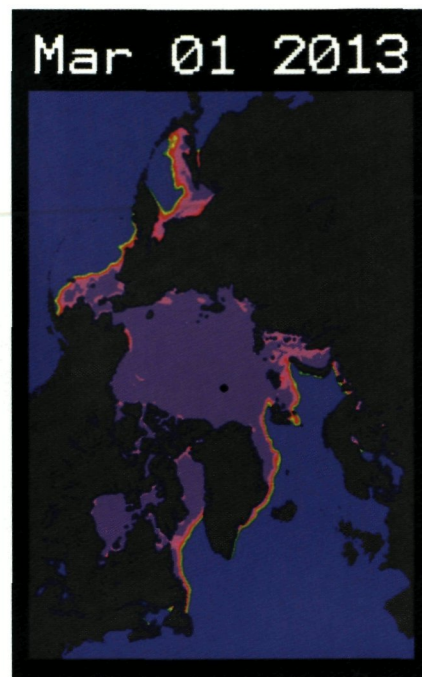


Image sat mars 2013 - source: OSI SAF

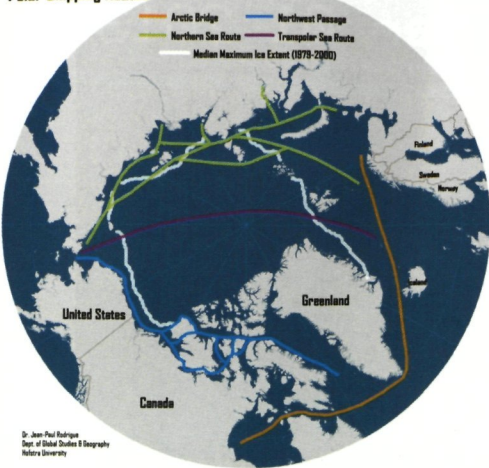
active en Arctique, mais de manière plus bilatérale et dans des domaines tels que la lutte contre la pollution, la recherche scientifique ou la création de satellites de navigation spécifiques pour l'Arctique. Ce regain d'intérêt pour le Grand Nord tant de l'UE que des autres acteurs mentionné ci-dessus est étroitement lié à la fonte de la banquise et l'amenuisement de cette dernière annonce la fin de la tranquillité dans cette région; en effet, nombreuses y sont les opportunités.



Les routes maritimes

L'ouverture de l'Arctique permettra tout d'abord l'installation de nouvelles routes maritimes qui sont le Passage du Nord-Ouest à travers l'archipel canadien, la Route Maritime du Nord le long des côtes russes, le pont Arctique qui relie le port de Churchill dans la baie d'Hudson

Polar Shipping Routes



routes arctiques - carte: Dr. Jean-Paul Rodrique, Hofstra University

au port de Moursmansk en Russie et la route Transarctique qui traverse l'océan d'Ouest en Est (selon les experts, cette dernière n'est réellement concevable que d'ici 2080). Ces routes ont le principal avantage de relier plus rapidement les océans Pacifique et Atlantique, ce qui amène de réels gains en termes de carburant par exemple. De plus, ces routes permettent à ceux qui les emprunteront de contourner les passages traditionnels tels que le canal de Suez ou le détroit de Malacca et ainsi éviter la saturation qu'on peut y rencontrer. Dans l'avenir et dans l'optique d'un trafic international soutenu, ces routes offriront aux États côtiers une position de premier choix. Mais à l'heure actuelle ces routes ne sont que très peu fréquentées et ceux qui y naviguent se profilent plus comme des scientifiques aventureux que de réels commerciaux. La navigation locale est, elle, en réelle voie de développement, mais lorsque l'on regarde les transits Est - Ouest, ceux-ci frôlent le zéro. Ceci est notamment dû aux nombreux risques qui subsistent en Arctique et à la réelle méconnaissance de ce milieu. Ces risques sont tout premièrement attribuables à la navigation en elle-même: à ces latitudes, nous faisons face à des conditions météorologiques extrêmes que nous ne connaissons pas et que nous ne maîtrisons pas encore totalement et il y a de surcroît un vrai manque en termes d'infrastructures et de moyens (recherche et sauvetage en mer, installations portuaires, remorquage,...) afin de garantir la sécurité et la sûreté des navires et équipages qui y naviguent. Les risques de pollution concernant la navigation ne sont, eux, pas plus élevés qu'ailleurs, mis à part le fait qu'un

accident en Arctique se marque de façon plus permanente dans cette région si sensible aux changements. Finalement, et cet argument reste souvent l'un des plus importants, s'intéresser à l'Arctique demande des investissements financiers conséquents. Il faut d'une part créer de nouvelles installations terrestres et maritimes, et d'autre part construire de nouveaux types de navires, former leurs équipages, payer des primes d'assurance plus élevées... Tant de raisons qui font que, bien que l'opportunité soit là, la plupart des experts voient l'Arctique que comme une alternative ponctuelle aux passages traditionnels plutôt qu'une réelle nouvelle autoroute maritime d'ici plusieurs années.

Les réserves pétrogazières

La seconde source de convoitise est liée aux réserves pétrogazières que renfermerait l'Arctique. Quelques pays exploitent depuis plusieurs années le potentiel énergétique de l'Arctique, en Alaska, en Sibérie ou en mer du Nord et mer de Norvège. Mais un regain d'attention s'est marqué il y a quelques années. En effet, en 2008, l'Institut d'Études Géologiques Américain estima qu'environ 30% de réserves mondiales encore non découvertes de gaz et 13% des réserves mondiales de pétrole se trouveraient en Arctique. Alors que ces chiffres se présentent sous la forme du conditionnel, ils restent néanmoins intéressants et de fait, depuis environ 5 ans, des campagnes de forage ont

vu le jour. D'une part pour exploiter les potentiels gisements et d'autre part afin de collecter des preuves scientifiques pour pouvoir délimiter ultérieurement son plateau continental. Ces potentiels gisements seraient également gage de sécurité énergétique pour certains États tels que la Norvège et la Russie dont l'économie et donc la stabilité dépendent majoritairement de ce secteur. À l'instar de la navigation, l'exploitation pétrogazière présente de nombreux risques. Les conditions météorologiques rendent une telle activité encore trop hasardeuse d'autant plus que certains gisements se trouvent loin des côtes et en eaux profondes rendant l'extraction ainsi que le transport de gaz ou de pétrole très risqué. Bien que de nouvelles technologies d'extractions soient en cours de développement, il y a un réel manque de savoir-faire dans le chef des entreprises pétrogazières, si bien que peu d'entre elles n'osent s'y aventurer et garantir un niveau de risque zéro. Mais ce n'est pas tout, l'Arctique s'avère aussi être une région propice à bon nombre d'autres activités. Nous pouvons en effet constater une écrouissance des activités halieutiques le long des côtes à travers des eaux jadis inaccessibles. L'Arctique présente également une grande diversité en matières précieuses et s'avère être un réel tableau de Mendeleïev (zinc, plomb, cobalt, nickel, or, argent, diamant, terres rares, etc.) et, depuis peu, nous voyons augmenter le nombre d'investissements de compagnies minières en Arctique. Le tourisme prend également une place de

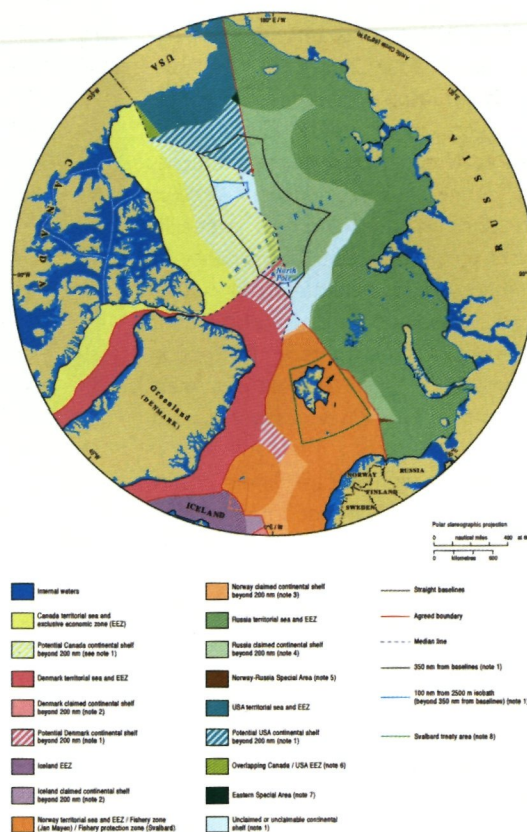


Réserves arctiques - illustration: Dana Lipnickas, CNN Money

plus en plus grande dans l'économie des États circumpolaires au Groenland, dans l'Archipel du Svalbard voire même jusqu'au Pôle Nord. À l'image de l'Antarctique, l'Arctique peut se révéler être une région importante dans l'étude et la compréhension des changements climatiques globaux que subit la terre, mais aussi à tout autres types de recherches scientifiques.

La spécificité juridique

Outre ces différents opportunités et risques, l'Arctique se caractérise par sa spécificité juridique. En effet, il y a aujourd'hui encore quelques différends juridiques qui y font rage. Le premier concerne la délimitation des lignes de bases qui sont les lignes à partir desquelles toutes les zones maritimes sont délimitées (zone économique exclusive, zone contigüe, mer territoriale...). Celles du Canada, le long de son archipel, et celles de la Russie, le long de certains détroits clés, sont encore contestées. Le deuxième différend est intimement lié à l'établissement des lignes de base et concerne la définition du régime de navigation applicable dans les eaux qu'empruntent les éventuels navires. Ceci est important, car de tels régimes définissent les droits et les devoirs tant des États côtiers que des navires et de leurs équipages. Au vu de la faible fréquentation de ces passages litigieux, ces différends ne sont pour l'instant que très peu contestés. Ce qui, par contre, est plus au centre des attentions concerne la délimitation du plateau continental qui est le prolongement du continent sous les mers. Cette délimitation est importante, car selon la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, un État possède le droit légitime d'explorer et d'exploiter les sous-sols de son plateau continental. Afin de délimiter celui-ci, les États doivent émettre leurs revendications à la Commission des limites du plateau continental qui statue sur celles-ci au vu des différents éléments juridiques et scientifiques apportés par l'État en question. Pour l'instant, seules les revendications norvégiennes ont été acceptées en 2009. La fin de cette année et les années à venir seront intéressantes, car les Russes émettront à nouveau leurs revendications, mais nous devrions prendre connaissance de celles des Danois et des Canadiens. Il sera donc important de voir quelles seront ces demandes, mais également quelles seront les réactions des autres États, les décisions de la Commission et surtout si les États en tiendront compte. En ce qui concerne les États-Unis, leurs revendications ne sont pas encore connues étant donné que ceux-ci ne font pas partie de la Convention et ne peuvent donc participer au processus de délimitation. Bien que les États aient rapidement compris l'importance stratégique de délimiter leur plateau continental, ce n'est que récemment que ceux-ci ont pris position officiellement sur la question de l'Arctique. Trois éléments ont déclenché cette prise de conscience: tout d'abord, en 2007, il y eut le premier record de fonte de la banquise et également la pose du drapeau russe au fond de l'océan Arctique et ensuite, en 2008, la fameuse étude de l'Institut d'Etudes Géologiques Américain concernant les réserves pétrogazières de l'Arctique. À partir de là, nous avons pu voir chaque État édicter une politique officielle de développement de l'Arctique et de réelles stratégies économiques, politiques et militaires. De celles-ci, quatre



Délimitation arctique - illustration: International Boundaries Research Unit

éléments ressortent: premièrement, les États soutiennent qu'une coopération accrue est nécessaire en Arctique afin de le développer de manière adéquate et pacifique. Deuxièmement, ceux-ci soulignent le caractère fragile de l'Arctique et mettent la protection de l'environnement en tête de leurs préoccupations. Troisièmement, les États veulent, et cette fois plus individuellement, développer socioéconomiquement leurs 'nouvelles' terres et eaux arctiques. Enfin, les États veulent à tout prix garantir et maintenir leur souveraineté sur ces territoires.

Collaboration multilatérale

Malgré tout, notre travail nous a permis de montrer que, dans les années à venir, nous devrions nous attendre à un renforcement en termes de collaboration, que ce soit de manière bi- ou multilatérale. Cette collaboration s'avère nécessaire, voire indispensable, malgré que ce soient des États particulièrement développés dont nous parlons. Le fait est que, il y a aujourd'hui une trop grande méconnaissance du milieu et trop de risques auxquels ces États ne pourraient faire face seuls. Fort heureusement les États circumpolaires en sont conscients. En 2008, ceux-ci, à travers la Déclaration d'Ilulissat, s'engageaient à résoudre de manière pacifique et en accord avec le droit international leurs différends juridiques. L'année 2011 marqua les esprits, car les États circumpolaires signèrent pour la première fois un accord juridiquement contraignant qui les lia donc. Cet accord traitait de la recherche et du sauvetage aérien et maritime en Arctique. Ce dernier

fut d'autant plus marquant qu'il se fit par l'intermédiaire du Conseil de l'Arctique, organisation jusqu'alors vouée aux études et aux groupes de travail. Cette année a été également forte d'enseignements étant donné que de nouveaux acteurs actifs dans la région furent accueillis en tant qu'observateurs permanents et également vu la signature d'un nouvel accord juridiquement contraignant concernant la surveillance et la réaction aux pollutions par le pétrole des mers de l'Arctique. La conscientisation se fait également au niveau international, car d'ici quelques années, un Code Polaire de l'Organisation Maritime Internationale devrait voir le jour. Celui-ci établira certaines règles afin de garantir la sûreté des navires et des équipages qui naviguent dans les eaux du Grand Nord. Il y a donc une dynamique positive, mais du travail reste à faire et cela pourra s'effectuer grâce à un renforcement du conseil de l'Arctique: le faire passer du statut de forum de discussion à celui de réelle organisation interétatique. Enfin, lorsque nous pensons à l'Arctique, beaucoup pensent aux risques de conflits et de tensions entre les États circumpolaires. En termes de sécurité et de défense, les notions de course à l'armement et de militarisation de l'Arctique reviennent souvent. Notre travail nous a permis de faire le point sur ces interrogations. Il faut tout d'abord souligner que lorsque l'on parle de course à l'armement, deux éléments doivent être réunis: il faut qu'il y ait une augmentation anormale des dépenses de défense des pays concernés et cette augmentation doit être causée par les tensions entre ces pays. Lorsque nous analysons les dépenses de défenses des États circumpolaires, nous constatons tout d'abord qu'il y a bel et bien une augmentation des dépenses de défenses ces dernières années, mais celles-ci ne se produisent pas au même moment et ne sont en rien causées par d'éventuelles tensions entre ces États. Par exemple, lorsque nous regardons les dépenses des États-Unis et du Canada, celles-ci sont causées essentiellement par les missions d'outre-mer alors que celles de la Norvège et de la Russie sont causées par un besoin pressant de modernisation de leurs forces. Cela nous a permis de rejeter l'hypothèse d'une course à l'armement en Arctique.

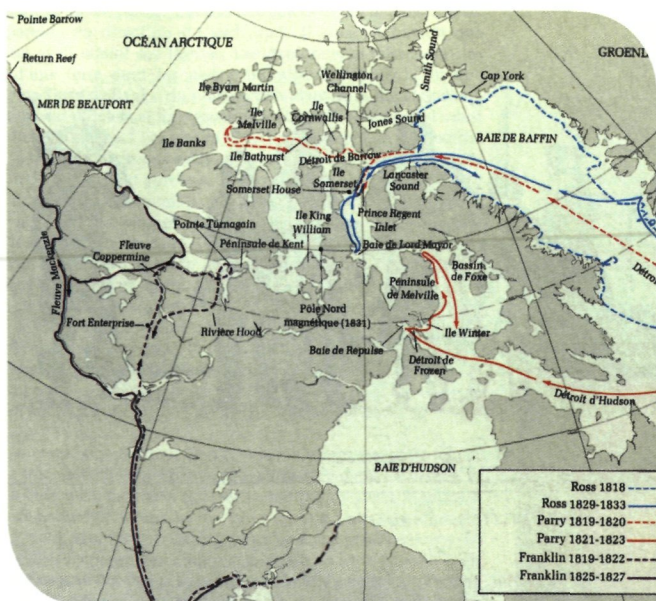


photo: Mercator Media

Militarisation de l'Arctique

Peut-on dès lors parler de militarisation de l'Arctique? Il s'avère que lorsque nous reprenons la définition de militarisation qui est: 'Action de militariser, pourvoir de forces armées', alors la réponse ne peut être que oui. En effet, l'ouverture de l'Arctique ouvre de nouvelles terres et mers et nous savons que des territoires qui ne sont pas contrôlés laissent place à l'illégalité. Pourvoir des territoires de forces armées est à l'heure actuelle, un des meilleurs outils que possède les États afin de contrôler ces territoires et d'y faire appliquer ses lois et donc de garantir sa souveraineté. La militarisation de l'Arctique rentre également dans l'optique de certains États de créer voire de maintenir une certaine opérationnalité dans les conditions extrêmes de l'Arctique. De plus, certaines forces armées sont en pleine modernisation et tendent à se pourvoir de moyens polyvalents, capables d'opérer notamment en Arctique. Sur cette question, l'OTAN adopte une position assez paradoxale. En effet, ceux-ci veulent à tout prix éviter la militarisation de l'Arctique alors que celle-ci a bel et bien lieu. L'OTAN désire également s'immiscer le moins possible dans les questions arctiques alors que quatre des cinq États circumpolaires font partie de l'OTAN. Certains de ces États sont d'ailleurs désireux de voir l'OTAN être plus présent dans cette région du monde, non pas physiquement, mais que l'OTAN ait une Situational Awareness et donc une politique officielle claire. Car

aujourd'hui encore, l'OTAN n'a pas de position officielle concernant l'Arctique. La militarisation de l'Arctique et l'augmentation des activités militaires pourraient, par ailleurs, présager un retour à de la guerre froide, mais une fois encore, notre travail nous a permis de réfuter cette idée, du moins pour les prochaines décennies. Nous l'avons vu, un réel environnement coopératif et consultatif est en train de se mettre en place et ce, que ce soit de manière bilatérale ou au travers du Conseil de l'Arctique. Les engagements récents et la promesse d'engagements à venir ne font que nous conforter dans cette idée. Les États se lient afin de faire face à un problème commun. De plus, la tendance moderne des États qui est d'appartenir à des organisations, quelles qu'elles soient, tend à créer un réseau de connexion difficilement ébranlable. En effet, les uns font partie de l'OTAN, certains autres États arctiques y sont liés par le Partenariat pour la Paix, les autres sont membres de l'Union européenne alors que d'autres y sont économiquement liés... De telles connexions semblent écarter le risque de conflit entre des États qui partagent autant d'intérêts. Qui plus est, certains États dépendent fortement du potentiel énergétique de l'Arctique et il est peu probable qu'ils risquent de déstabiliser volontairement cette région du monde. Enfin, une coopération militaire semble se faire sentir, car le contrôle et la surveillance de zones aussi étendues et difficilement accessibles



les premières routes arctiques / carte: Bill Hezlep



Jürgen Kosmo (ministre de la Défense norvégienne), I. Rodinov (ministre de la Défense de la Fédération de Russie) et W. Perry (secrétaire de la Défense américaine) après la signature de l'Accord de coopération environnementale et militaire dans l'Arctique - 25 septembre 1996 / photo: OTAN

que sont les côtes russes et canadiennes nécessiteront une collaboration étroite entre les États. Les nombreux exercices et manœuvres militaires internationaux actuels en sont la preuve. Néanmoins le risque de conflit ne peut être totalement rejeté. Le plus grand risque de conflit ne pourra, selon nous, qu'être causé par des conflits indirects, lorsque la dégradation des bonnes relations entre États dans une partie du globe viendrait ternir les collaborations mises en place en Arctique. En conclusion, nous tenons à souligner qu'il est indéniable que le réchauffement climatique influe sur l'environnement arctique. La fonte de la banquise s'intensifie d'année en année et laisse présager de nombreuses opportunités. Ces dernières attirent d'une part l'attention de la communauté internationale, mais surtout d'acteurs privés et publics bien décidés à se positionner sur l'échiquier arctique. Toutefois, nous ne parlons encore que d'un Arctique de demain, car si les opportunités sont réelles et que les investissements sont peu à peu contractés, les risques pèsent encore trop lourd dans la balance. Mais la machine est lancée et la conscientisation des États est en marche. Renforcer le Conseil de l'Arctique, établir des accords multilatéraux, procéder à des exercices militaires, etc. sont autant de moyens qui permettront de mener à la possibilité pour les États circumpolaires d'exploiter les ressources que l'Arctique recèle en son sein, et ce, d'une façon sûre et stable. Une organisation à l'image de l'Union européenne ne verra, par ailleurs, sûrement jamais le jour en Arctique, car les États peinent à se défaire de leurs compétences. Mais sur certains points, il est vraisemblable de voir apparaître de réelles collaborations. La réunion ministérielle du 15 mai 2013 à Kiruna, en Suède nous a montré que le Conseil de l'Arctique renforçait ses rangs d'observateurs permanents, et qu'il se profilait de plus en plus comme une organisation interétatique forte et reconnue internationalement.

Arnaud Vausort

- TFE: Arctic sea routes: opportunities and risks (Disponible à la bibliothèque universitaire de la Défense: École Royale Militaire, 30 Avenue de la Renaissance, 1000 Bruxelles)
- Livre: L'ouverture de nouvelles routes maritimes en Arctique: opportunités et risques. (Disponible aux Editions Universitaires Européennes <http://www.editions-ue.com/catalog/details/store/fr/book/978-613-1-56288-4/l-ouverture-de-nouvelles-routes-maritimes-en-arctique>)

De Leerstoel Maritieme Operaties van het Defensiecollege organiseert op 18 december 2013 een seminarie over 'Maritime challenges in the 21st century in the Arctic Ocean' Dit seminarie is gebaseerd op de 'reflection papers' van de stagiaires Hogere Stafopleiding.

La Chaire des Operations Maritimes du Collège de Défense organise un séminaire sur 'Maritime challenges in the 21st century in the Arctic Ocean' Ce séminaire qui aura lieu le 18 décembre est basé sur les 'reflection papers' des stagiaires du Cours Supérieure d'État-major.

Meer informatie via de website / plus d'information via le site: www.rma.ac.be



foto: Franky Bruneel

Heeft de zeevisserij nog een toekomst?



De kabeljauw – foto: Vis & Seizoen

De visserijsector ligt continu onder vuur. Milieu-activisten willen de visserij aan banden leggen. Sleepnetten verwoesten de bodem. Doemscenario's over dramatische overbevissing zijn schering en inslag. Duurzame visserij is volgens velen een illusie. Maar, dit is niet langer wat we waarnemen. Gedegen visserijbeheer werpt vruchten af. De resultaten spreken voor zich. Vraag is of het bannen en reduceren van de visserij wel een duurzame optie is?

Voortschrijdend inzicht

De wetenschap van de mariene biologie, en dus ook van visserij en visserijbeheer, heeft zich gestaag vanaf het begin van de 20ste eeuw ontwikkeld. Het begrip 'ecosysteem', een term die vandaag opgang maakt, zag eerst pas in 1935 het daglicht. De moderne methodieken van visserijbeheer dateren grosso modo van 1950. Ze gaan uit van het bestaan van een maximum duurzame oogst (MSY, Maximum Sustainable Yield), m.a.w. het antwoord op de vraag naar wat kunnen we afroemen van het visbestand zonder het onomkeerbaar te schaden. Hoewel

modern visserijbeheer binnen onze mogelijkheden lag, was het toen eerder gericht op laten betijen en afwachten en dit had uiteraard consequenties. Laten we vooral niet vergeten dat de aanvoer van proteïnerijke visproducten globaal gezien een succesverhaal is. Sinds de tweede wereldoorlog is de aanvoer zowaar bijna verachtvoudigd. Vandaag bedraagt ze 154 miljoen ton!

Vanaf 1970 tot en met 1980 is er een kentering merkbaar met het invoeren van internationale wetgeving en de uitvaardiging van zowel visserijtechnische als beheersmaatregelen. IJsland zette de toon met een uitbreiding van haar territoriale zee; eerst tot 12, later tot 50 en in 1975 uiteindelijk tot een Exclusieve Economische Zone van 200 zeemijl. De instelling van beschermde paaigebieden en de invoering van visquota aldaar waren toonaangevend. De uitheemse vissers, die zich voorheen volop konden beroepen op de vrijheid van de zee (*mare liberum*), moesten inbinden. Vooral de Engelse vissers waren de dupe, maar globaal gezien loste het niets op. De grote visserijvloeden trokken naar dieper water, naar Groenland, Newfoundland, Rusland, bewesten Ierland en vooral zuidwaarts.

De ineenstorting van het kabeljauwbestand in Newfoundland in 1992 vroeg om doortastende maatregelen. Die kwamen er ook. De Canadese regering sloot de visgronden. Van de ene dag op de andere werden twintigduizend vissers werkloos. Dit voorval was meteen ook de aanzet van het verschijnen van een lange reeks van artikelen over overbevissing. Vooreerst kwam de kritiek dat er te lang werd gedraaid met ingrepen inzake visserijbeheer. Vervolgens stelde de Franse wetenschapper Daniël Pauly in zijn ophefmakend artikel: 'Fishing down Marine Food Webs', daterend van 1998, dat vissers stelselmatig grotere vissen buitmaken, waardoor we op termijn alleen kleine vis en ten slotte kwallen zullen overhouden. Pauly is ook fel gekant tegen sleepnetten. Hij verwijst maar al te graag naar zijn tijd in Zuidoost-Azië, waar hij de bodemtrawl introduceerde. Het werd een regelrechte ramp! Vistechnieken moet je overlaten



*'fishing down the food web': een Noordzeeperspectief, gebaseerd op het werk van Daniël Pauly
illustratie: Hans Hillewaert*

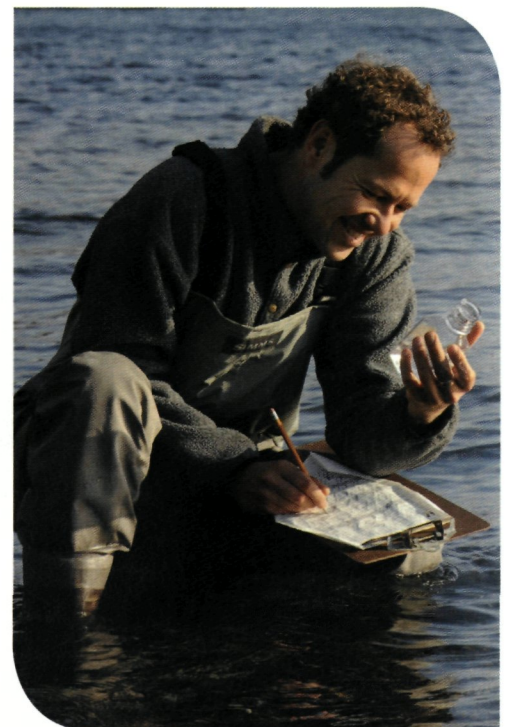
aan vissers, niet aan visserijbiologen, zoveel is duidelijk. Van Pauly onthouden we vooral zijn beladen uitspraak: 'We are fighting a war against fish and... we are winning!' Het blijkt koren op de molen van milieuactivisten en Greenpeace te zijn, die hem uiteraard op handen dragen.

Beïnvloeding

Al deze publicaties hadden grote invloed op journalistieke, publieke en zelfs wetenschappelijke percepties over de toestand van de visstapel wereldwijd. Van toen af aan stonden artikelen over visserij en visserijbeheer bol van opsommingen van calamiteiten. De visserij was niet langer duurzaam. Het beheer van visbestanden faalde. Hoogtechnologische vaartuigen waren de oorzaak van de dramatische ontwikkelingen. De vangsten van zwaardvis en tonijn kenden volgens insiders een spectaculaire terugval. Visserijbioloog Boris Worm berekende dat de oceanen tegen 2048 wellicht leeg zouden zijn (1). Kabeljauw, in het westelijke gedeelte van de Noord-Atlantische Oceaan, de traditionele hap voor 'fish and chips', was zo goed als gedecimeerd. Sleepnetten veeften de bodem van de zeeën schoon. Medio 2012 kopte 'The Sunday Times' dat er maar honderd volwassen kabeljauwen meer zwommen in de Noordzee(*1)... Wat stond er ons te doen? In de documentaire film 'The end of the line' is de genoemde teneur van catastrofes en doemdenken tijdens de laatste decennia de leidraad

(2). Wetenschapsjournalist Charles Clover trekt de kar in de documentaire, die genoemd is naar zijn boek. Hij beweert dat een boomkor zowaar zeven keer meer de bodem beschadigt dan bij het omploegen van een stuk grond het geval is. Hij kan het als boerenzoon weten!

Wat er ook wordt verteld, het stemt niet altijd overeen met wat we waarnemen. Het gebruik van sleepnetten heeft sinds mensenheugenis aangezet tot kritiek. De oudste gedocumenteerde aanval dateert van de veertiende eeuw, toen in Engeland werd aangedrongen



*De invloedrijke Canadese visserijbioloog Boris Worm
foto: Dalhousie University*



foto: Franky Bruneel

om de 'wondyrchoun' (de boomkor of schrobnet) te verbieden in de strandvisserij vanwege zijn vermoede nefaste invloed op het broed en de bodemvis (3). Onze vissers schakelden rond 1882 massaal over op de boomkor, nadat de Brit Cowley aantoonde dat deze wijze van vissen ook voor zeilschepen zeer succesvol was.

In het begin van de twintigste eeuw ontstond een nieuwe golf van verontwaardiging, waarin zonder meer werd gesteld dat de bodemtrawl oorzaak is van uitputting van visgronden en dat de natuurlijke groei van de visstapel niet in staat is om te compenseren voor de vangsten. Toch moeten we vaststellen dat het sedert de veertiende eeuw allemaal niet zo'n vaart liep. We vissen ondertussen ruim 130 jaar voor onze kust met boomkorren en merken daar weinig van. De zandbanken houden immers van nature weinig mineralen vast, wat de plantengroei beperkt. Voorts zijn de organismen die er leven ingesteld op de hoge dynamische veranderingen

eigen aan onze kust (sterke stroming, grondzeeën bij stormweer). Diverse studies, waaronder die van het Instituut voor Landbouw-en VisserijOnderzoek (ILVO), tonen aan dat de impact van de boomkor (voorzien van een kettingmat) absoluut geen dramatische proporties aanneemt (4). Feit is wel dat de visserij, en vooral die met sleepnetten, zorgt voor een verlaging van de biodiversiteit. Kortlevende en gevoelige soorten ruimen de plaats voor meer opportunistische. De visserij heeft een impact op het ecosysteem, daar kunnen we niet om heen.

Wereldwijd bestaat er een consensus over de te hoge visserijdruk. Daartoe leggen de Westerse industrielanden de capaciteit aan banden en voeren ze visdagen, beschermde paaizones, quota en technische maatregelen aan vistuigen in. De situatie in derdewereldlanden is minder duidelijk, de illegale visserij is er bij gebrek aan controles schering en inslag. Geschat wordt dat 30% van de aanvoer (circa 23,7 miljoen ton), bestaat

uit illegale zeevis (ondermaats, niet gerespecteerde quota) (8). Toch bestaat binnen de Europese Gemeenschap de politieke wil om de geldende principes voor visserijbeheer ook in uitheemse visgebieden na te leven. Zo horen we het graag. Aan een globale aanpak, die met alle partijen rekening houdt, kleven voordelen.

De negatieve invloed van de artikelenreeks en de documentaires had weliswaar ook een positief effect. De bekende visserijbiologen Hilborn en Worms besloten om, ondanks hun meningsverschillen, samen de visserijdruk en de visstapel wereldwijd te evalueren (5). In hun twee jaar durende studie kwamen zij tot de slotsom dat de verminderde visserijdruk in diverse onderzochte ecosystemen duidelijk vruchten afwerpt. Goed visserijbeheer doet de visstand zelfs in de op industriële wijze beviste zones herstellen. Zo worden thans de visgronden nabij Alaska, de Verenigde Staten van Noord-Amerika, Nieuw Zeeland en Australië op

duurzame wijze bevist (8). Binnen de Europese Unie bestaat een streven om alle gemeenschappelijke visbestanden tegen 2015 terug op peil te brengen. Alleen haalt die positieve informatie klaarblijkelijk het nieuws niet. Van alle onderzochte visbestanden blijken er toch nog 63% onvoldoende op peil, zodat er nog een weg af te leggen valt.

Ook in onze contreien roerde wat. Flor Vandekerckhove, uitgever van Het Vrije Visserijblad, voerde in 2012 aan dat de Belgische vloot zodanig is geslonken, dat zij er niet langer in slaagt om de voorziene quota op te vissen. De capaciteit van de huidige, weliswaar gesaneerde, vloot is nochtans niet onbelangrijk. Klopt die stellingname wel? De Nederlandse visserijbioloog Boddeke stelde zich een gelijkaardige vraag wat de, eveneens gesaneerde, Nederlandse kottervloot betreft (6). Alleen toonde hij aan dat de niet opgevisste quota wellicht

het gevolg zijn van onjuiste beoordelingen van de stocks. Je kunt niet opvissen wat er niet zit! Kortom, hij besluit dat het berekende quotum gewoon werd overschat... of is er iets anders aan de hand? De verminderde paaibestanden in de scholbox (gesloten visgebied in de Waddenzee en Duitse bocht) doen vermoeden dat het klimaat oorzaak is van migraties van het visbestand. We blijken het niet altijd te kunnen kaderen. De natuurlijke variabiliteit van de bestanden speelt ons parten. Het toont m.i. aan dat de wetenschap van de oceanen en het mariene milieu nog in de kinderschoenen staat.

Vis of geen vis

Milieuactivisten en ngo's breken onversaagd een lans om supertrawlers aan banden te leggen en te ijveren voor minder visverbruik. Auteur en milieuactivist Dos Winkel zegt

De controle op de naleving van de beheersmaatregelen qua visserijbeleid behoort van oudsher tot de taken van de Marine. De technische controle van vistuigen en netmazen is noodzakelijk, willen we komaf maken met de illegale visvangst. Alleen beslaat de zee ongeveer 70% van het aardoppervlak; een gebied dat onmogelijk te controleren valt. De veralgemeende invoering binnen de EU van een Vessel Monitoring System moet daarbij helpen. Via dit systeem wordt om de twee minuten de positie van een vissersvaartuig doorgeseind naar een controlestation. De supertrawlers onder Amerikaanse vlag hebben verplicht waarnemers aan boord die naast controletaken ook wetenschappelijk onderzoek verrichten. De tendens bestaat om vissers meer te betrekken bij wetenschappelijk onderzoek zoals bij bestandsschattingen en proefvissen. Kortom, win-win!

Duurzaam vissen is een absolute noodzaak. Van vissers wordt verwacht dat zij een meer milieubewuste houding nastreven. Ook de Marine levert in dit domein haar bijdrage in samenwerking met wetenschapsbeleid. Het onderzoeksvaartuig Belgica wordt o.a. ingezet voor het uitproberen van allerlei alternatieve visserijmethoden in een poging om de bodemberoering en de negatieve effecten van sleepnetten op het ecosysteem tot een minimum te beperken.



Aan boord van het oceanografisch onderzoeksschip Belgica (Belgische Marine) neemt men met de Van Veen-grijper sedimentstalen van de zeebodem. Deze zullen dienen voor onderzoek i.v.m. de biodiversiteit - foto: Franky Bruneel



een bemanningslid van het ready duty ship Valcke (Belgische Marine) voert samen met een lid van de scheepvaartpolitie visserijcontrole uit. Aan boord van een vissersschip meet men steekproefgewijs de lengte van de gevangen vissen want te kleine (te jonge) exemplaren mogen niet worden gevangen. - foto: Franky Bruneel



Karen Rappé van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) onderzoekt aan boord van de Ag62 Belgica enkele visstalen t.b.v. een wetenschappelijk project van de Rijksuniversiteit Gent – foto: Franky Bruneel

negatieve berichtgeving over de visserijsector stelt de Amerikaanse visserijbioloog Ray Hilborn zich de vraag naar wat een mogelijk vervangproduct voor vis zou kunnen zijn (7). Met een exponentieel groeiende wereldbevolking in het achterhoofd is dit een zeer belangrijke denkoefening, die ook de meeste milieuactivisten moet aanspreken. Overstappen naar vegetarische eetgewoonten, zoals Gaia en Greenpeace opperen, zal wellicht bij de meesten niet aanslaan. Al kunnen soja, tofu en groentenburgers wel wat afwisseling brengen, ze zijn niet aan iedereen besteed. Er is geen reden om aan te nemen dat we allen plots vegetariër worden. We zullen eerder overschakelen op proteïnerijke maaltijden op basis van vlees: rund, gevogelte, varkensvlees en zuivelproducten. En daar rijpt het schoentje. Het kweken van vee vereist weiland en belangrijke hoeveelheden drinkwater, antibiotica, pesticiden, diervoer en meststoffen. De teelt van diervoer, zoals o.a. maïs, noodzaakt het ploegen, bemesten, besproeien en wieden van akkers. Pesticiden zijn te vermijden dankzij biologisch tuinieren, al zijn de resultaten wisselvallig. Ontbossing is nodig voor het creëren van landbouwgrond. Komt daarbij dat de overmaat aan meststoffen en pesticiden in het grondwater van uitgestrekte agrarische gebieden zorgt voor een belangrijke vervuiling aan de monding van de stromen. Zonneklaar is het, dat het creëren van weiland en akkers ten koste gaat van biodiversiteit, hopeloos veel biodiversiteit! Voorts is de uitstoot van koolstofdioxide en andere broeikasgassen in de agrarische sector absoluut niet te verwaarlozen.

onomwonden: 'Eet geen vis meer, want het is slecht voor de gezondheid!' Marianne Thieme, partijleider van de Partij voor De Dieren en voorzitter van de Tweede Kamerfractie in Nederland, ijvert samen met Winkel voor het bannen van de visserij. Is dat wel realistisch? In de achtergrond van deze discussie komt een ander moreel beladen debat bovendrijven, namelijk: hoe gaan we om met dierenleed? Binnen onze visserijsector wordt daar nauwelijks aandacht aan geschonken. Bij de supertrawlers is dat een 'hot

item'. In de aquacultuur, vooral in de palingkwekerijen, bestaan al oplossingen. Maar toegegeven, het dierenleed is een bijzondere netelige ethische kwestie. Het feit dat beren hun jongen verorberen en haringen zich te goed doen aan de larven van hun predator, de kabeljauw, terwijl miereneters zich rond eten aan insecten, doet er niet toe. Een probleem ontstaat als mensen een kreeft, langoustines of garnalen levend in kokend water gooien. En wat als vissen levend gevild en gestript worden? In de rand van de aanhoudende

Het vissen van proteïnerijke visproducten op zee vereist nauwelijks drinkwater (enkel voor de bemanning), geen weiland, geen pesticiden, geen meststoffen en geen antibiotica. De uitstoot van koolstofdioxide is helemaal niet vergelijkbaar met deze in de agrarische sector. Vergelijkende studies tonen aan dat de volledige overschakeling op dierlijke proteïnen uit veeteelt zowaar 22-keer meer oppervlakte zou vereisen dan het huidige regenwoud. Het bannen van de visserij zou dus een

catastrofale impact hebben op de biodiversiteit. Een vierde van de huidige aanvoer van vis is gevangen met sleepnetten. Enkel die productie vervangen door veeteelt zou ruim vijf keer de omvang van het huidige regenwoud vragen. Maar het vissen met staand want, sleeplijnen en sleepnetten gaat ten koste van biodiversiteit, al is die impact veel lager dan bij veeteelt en landbouw.

Kortom, als we de capaciteit en de visserijdruk binnen perken kunnen houden, de overgeëxploiteerde visgronden laten recupereren, bedreigde soorten en paaibestanden beschermen en blijven investeren in innoverende visserijmethoden en beheer, wenkt er een prachtige toekomst voor de zeevisserij.

De negatieve impact van de visserij op het milieu wordt in de media soms schromelijk overdreven. Milieuactivisten pleiten voor de afschaffing van sleepnetten en zetten aan tot minder visverbruik. Dat de actuele visserij-inspanning wereldwijd te hoog is, staat buiten kijf. Maar het doorgedreven visserijbeheer blijkt hoe langer hoe meer vruchten af te werpen. Surveys en bestandsschattingen laten toe om een passende regelgeving voor de visserijdruk op te zetten. De visserij gaat hoe dan ook ten koste van biodiversiteit. Onze zoektocht naar voedsel heeft een prijs, we kunnen daar niet aan voorbij. De vergelijking met de landbouw laat ons resoluut inzien dat de visserij onze enige duurzame optie is. Aan ons om die optie dankzij goed visserijbeheer in stand te houden en te bepleiten.

(*1) De krant zag zich verplicht om een recht op antwoord van de Britse visserijfederatie NFFO te publiceren. De soms ronduit stupide berichtgeving over visserij en visbestanden in de Britse media is opmerkelijk.

Joris Surmont

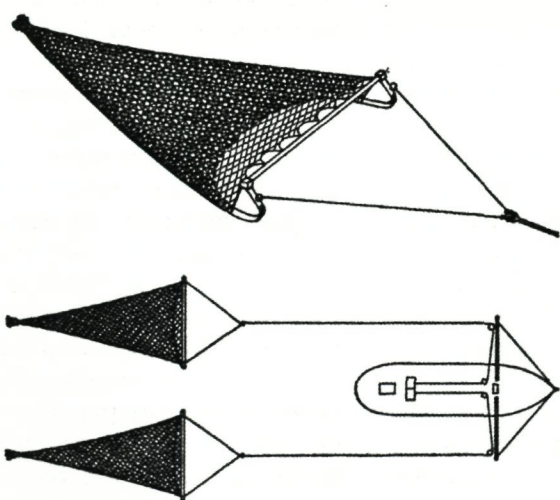
Wereldwijd vereist circa 20,3 miljoen ton vee 34 miljoen km² weiland of 0,6 ton per km². In 2011 bedroeg de visaanvoer van op zee gevangen vis 78,9 miljoen ton.

Een vergelijkbare aanvoer van vlees uit vee zou dus 131,5 miljoen km² weiland vereisen. Vandaag resteert ongeveer 6 miljoen km² regenwoud. De volledige omschakeling op vlees uit veeteelt zou derhalve 21,9 keer de oppervlakte van het regenwoud vereisen.

Komt daarbij dat de veeteelt momenteel verantwoordelijk is voor de uitstoot van 18% van de broeikasgassen, dit is meer dan uit transport dat voor 13% uitstoot zorgt.

Bibliografie

1. Boris Worm, *Impacts of Biodiversity Loss on Ocean Ecosystem Services*, *Science* 314,787 (2006)
2. Rupert Murray, *The End of the Line*, UK DVD, 8 juni 2009.
3. Georg Engelhard, *One hundred and twenty years of change in fishing power of English North Sea trawlers*, Cefas, Lowestoft
4. Ronald Fonteyne, *Boomkorvisserij en milieu*, CLO-DVZ Vis-à-Vis, maart 2000
5. Boris Worm, Ray Hilborn, *Rebuilding Global Fisheries*, *Science* 325,578 (2009)
6. Rudolf Boddeke, *De vooruitzichten voor de kottervisserij. Waar blijft de voorspelde tongvangst?* *Visserijnieuws*, 13 juli 2012
7. Ray Hilborn, *The State of World Fisheries*, New Zealand Seafood Industry (2010)
8. Ray Hilborn with Ulrike Hilborn, *Overfishing, what everyone needs to know*, Oxford University Press 2012.



de boomkor



400 ton makreel, in Peru gevangen door een Chileens ringzegenvaartuig
foto: NOAA / C. Ortis Rojas



photo: B. Fisher

Nuit tragique au large de Zeebruges

HISTOIRE VÉCUE

//

The response of the rescue services and the Belgian people from the King and Queen and Prime Minister to the ordinary people living in and around Zeebrugge was magnificent”

Le 06 mars 1987, le car-ferry britannique Herald of Free Enterprise de la compagnie Townsend Thoresen faisait naufrage au large du port de Zeebruges. Je commandais à cette époque le chasseur de mine Tripartite Bellis, j’ai participé, en tant que plongeur-démineur, aux opérations de sauvetage dès les premières heures de cette catastrophe.

C’était un vendredi soir, nous regardions la télé en famille lorsqu’un flash info annonça le terrible accident. Alors que je me préparais à rejoindre la base navale, le téléphone retentit. C’était le chef d’état-major du commandement des opérations navales, le capitaine de frégate Willy Herteleer (il sera plus tard promu amiral et chef de la Défense) qui m’ordonnait de rejoindre le Groupement des plongeurs-démineurs à Ostende, d’y rassembler un maximum d’hommes et de rejoindre au plus vite la base navale de Zeebruges.

La Marine organisait ce week-end-là l’exercice WINTEX à Zeebruges. De nombreux militaires y participaient dont le lieutenant de vaisseau de première

classe Gie Couwenbergh, plongeur-démineur de formation. Assurant la fonction de ‘Duty commander’, il fut immédiatement prévenu par les autorités portuaires du naufrage à 19.28 heures du Herald of free Enterprise. Aussitôt les instructions furent données et du personnel rappelé afin de mettre tous les moyens de la Marine à la disposition des autorités civiles et militaires dans le cadre du plan-catastrophe. L’élaboration du plan-catastrophe est basée sur une loi et un décret royal définissant l’organisation de la protection civile. En règle générale, la commune sinistrée se trouve en première ligne. Lorsqu’elle ne possède pas les moyens requis pour faire face à une calamité, le bourgmestre en informe immédiatement le gouverneur de province qui décide des moyens à mettre en œuvre et de la coordination des opérations.

A peine un quart d’heure après l’annonce du naufrage, monsieur Olivier Vanneste, gouverneur de Flandre occidentale, activait le Plan catastrophe de la Mer du Nord. A partir de 19.45 heures, le comité de crise coordonnait toutes les opérations. Organismes impliqués:



photo: Jan De Wachter

Marine, Commissariat maritime, Gendarmerie, Police, Pompiers, Protection civile, Environnement et Croix rouge.

Les premiers secours

Aussitôt l'alerte donnée, plusieurs remorqueurs portuaires civils et militaires ainsi que les hélicoptères de sauvetage en mer de la base de Coxyde procèdent à l'évacuation des premiers rescapés. Le ferry gisait sur son flanc bâbord à moins d'un mille de l'entrée du port. De nombreuses vitres étaient brisées. Les passagers valides furent évacués par les remorqueurs vers la base navale.

Le commandant Gie Couwenbergh avait son équipement de plongée dans le coffre de sa voiture. Il fut très vite

hélicreuilé sur le Herald avec deux autres plongeurs militaires présents à la base. Ce furent les premiers plongeurs sur l'épave. Grâce à leur intervention, de nombreux passagers ont échappé à une mort certaine. Gie n'hésita pas un instant, au péril de sa vie et en pleine obscurité, il saute au travers d'une fenêtre brisée dans les entrailles du navire. Aussitôt des dizaines de naufragés en panique s'agglutinent à sa brassière de sauvetage dans l'espoir d'avoir la vie sauve. La situation est apocalyptique. Il fait noir. Plusieurs mètres séparent les malheureux des seules sorties possibles: les ouvertures béantes des fenêtres brisées au-dessus de leurs têtes, d'autant plus difficiles d'accès que la marée est basse. Des cris de détresse retentissent de partout. Un

véritable drame humain est en train de se jouer, la température extérieure est de 2° C, celle de l'eau de mer de 4° C. Parmi les survivants, flottent des corps inertes et un tas d'objets hétéroclites. Des femmes, des enfants et des hommes de tous âges luttent contre la noyade imminente qui les menace. Pour Gie le choix est terrible: qui sauver en premier? Les enfants, les femmes ou les hommes? L'un après l'autre, il les attache à un cordage afin de les hisser ensuite hors de l'épave, mais le temps presse et dans cette eau froide la résistance du corps s'affaiblit très vite. Il sait qu'il ne peut pas les sauver tous. Il assiste impuissant à la noyade de beaucoup de malheureux. Ces heures sombres resteront à jamais gravées dans sa mémoire.

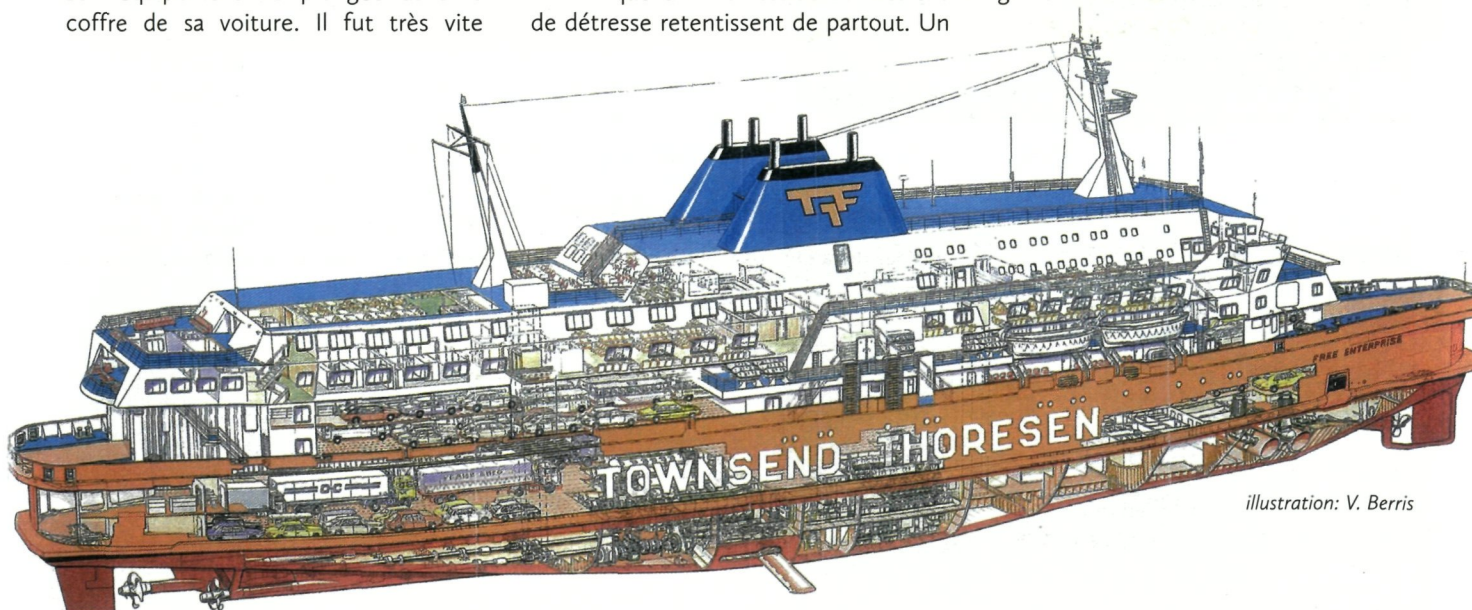


illustration: V. Berris



photo: WRCke



l'intérieur du Herald / photo: Jan De Wachter



le garage du Herald / photo: Jan De Wachter



photo: AFP

Sur la route pour rejoindre la base navale de Zeebruges des files de voitures se sont déjà formées à partir de Blankenberge. L'annonce de la catastrophe sur les chaînes radios et télévisées a suscité un gros émoi et comme toujours des centaines de curieux veulent rejoindre le site du drame. Dans notre véhicule d'intervention, c'est au moyen du gyrophare et parfois de la sirène que nous nous faufileons entre les autos.

A notre arrivée au corps de garde, les instructions sont claires: s'équiper et embarquer dans un hélicoptère Seaking de la force aérienne pour être aussitôt treuillés sur l'épave à quelques encablures de la base. Vers 21.45 heures, nous posons le pied sur le navire. La situation est confuse: nous manquons de moyens de communication, nous sommes dans l'obscurité presque totale ne disposant que de nos seules lampes de plongée. Le fracas des pales des hélicoptères est assourdissant. A ce moment nous pensons que plus aucune personne ne pourra être sauvée compte tenu de la température de l'eau et du temps écoulé depuis le naufrage. La première vision est terrible: d'innombrables cadavres sont allongés sur le flanc du navire en attente d'être évacués vers la terre. Nous entreprenons alors notre macabre mission qui consiste à extraire un à un les corps encore prisonniers de l'épave. A cet instant le côté émotionnel est inhibé par l'action que nous menons car la mission prime et la sécurité des hommes doit être assurée. Ce n'est que plus tard que nous prendrons vraiment conscience de ce que nous avons vécu: un terrible face à face avec des corps sans vie (femmes, enfants et hommes parfois très jeunes) que nous avons dû extraire de la coque au moyen de cordages pour ensuite les évacuer vers la morgue improvisée de toute urgence dans les garages de la base navale. Au cours de cette nuit tragique, de nombreux plongeurs nous ont rejoints: ceux de l'escadrille OTAN en escale à Ostende et une vingtaine de plongeurs militaires arrivés d'Angleterre par hélicoptère.

Parfois un miracle se produit: au cours de cette nuit tragique, vers 02.15 du matin, des signaux sont perçus. Trois routiers sont localisés dans les cabines allouées aux chauffeurs de camion. Ce seront les derniers survivants du Herald of Free Enterprise. Vers 03.30 heures, suite à la montée rapide de la marée, il fut décidé d'interrompre les recherches jusqu'à l'aube et d'attendre la prochaine marée basse.

Au départ de Zeebruges, 539 personnes se trouvaient à bord dont 80 membres d'équipage, 38 d'entre eux et 150 passagers perdront la vie, 351 personnes seront sauvées.

Les causes du naufrage

Le Herald est amarré au poste n°12, la proue contre la rampe inclinée donnant accès au garage. Pour permettre l'accès à celui-ci, il est nécessaire de donner au navire une assiette sur le nez en pompant +/- 310 tonnes d'eau dans les ballasts avant n°3 et n°14. Vers 18h40, le chargement du garage inférieur débute après celui du pont supérieur. A cet instant la pompe d'assèchement du ballast n°14 est mise en marche afin de rétablir l'assiette du navire. A 19h05, le Herald largue ses amarres. A 19h24 il quitte le port. Le capitaine augmente alors la vitesse de 14 à 18 nœuds.

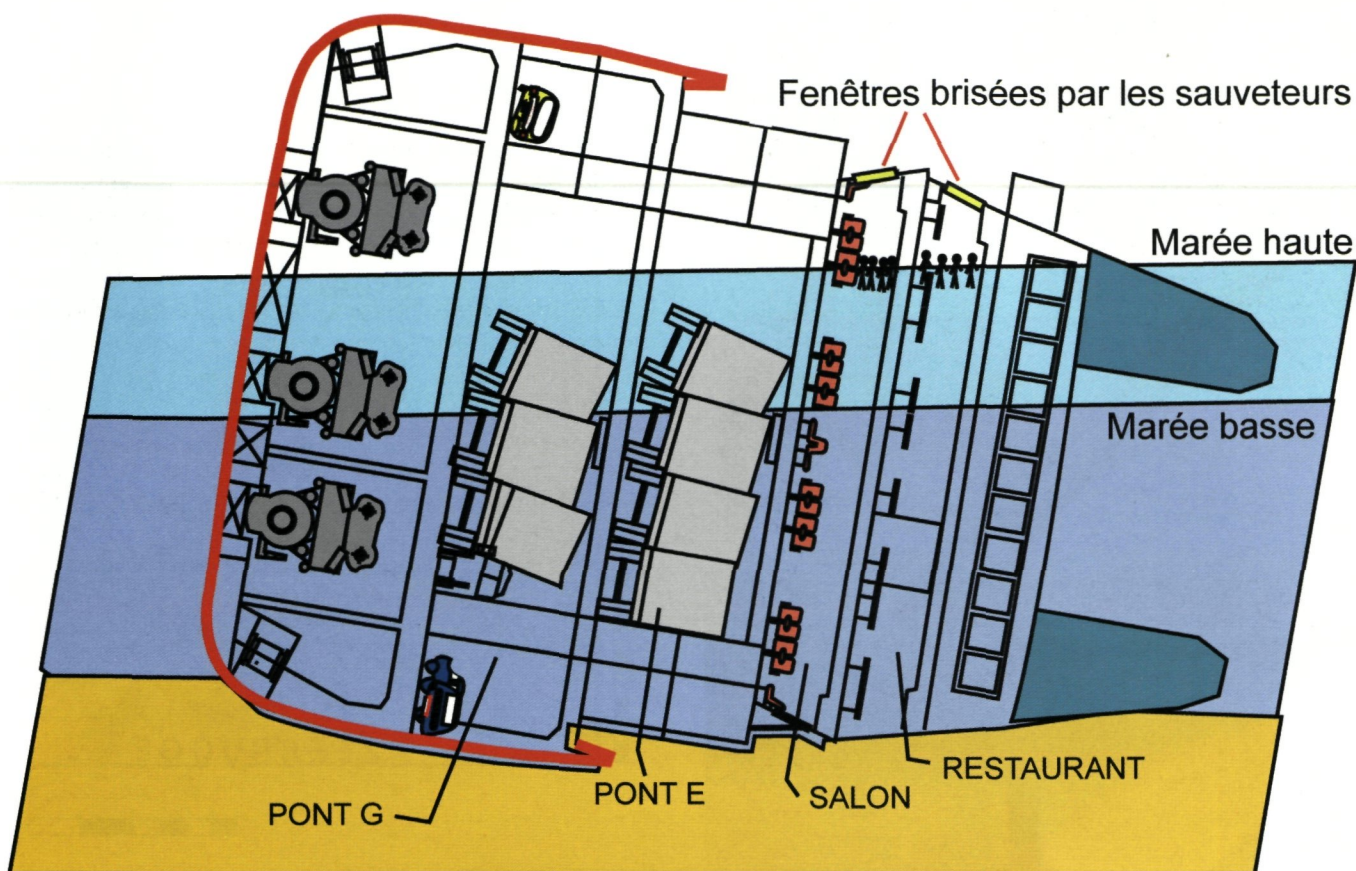


illustration: Jean-Pol Hosdain

On estime qu'à cet instant il reste environ 210 tonnes d'eau dans les ballasts situés à l'avant du navire. Il fait froid, un vent faible de 1 à 2 Beaufort souffle du Nord-Ouest, la mer est calme. La drague Sanderus voit le Herald quitter le port avec les portes avant ouvertes. Quelques minutes plus tard, à 19h26, elle

voit le car-ferry prendre soudainement une gîte d'environ 30 degrés. A peine deux minutes plus tard l'équipage du Sanderus constate avec effroi, que tous ses feux et lumières ont disparu. Il informe aussitôt les autorités portuaires que le 'Herald of Free Enterprise' a fait naufrage et qu'il se porte à son secours.



les portes ouvertes / photo: Jan De Wachter



photo: Getty Images

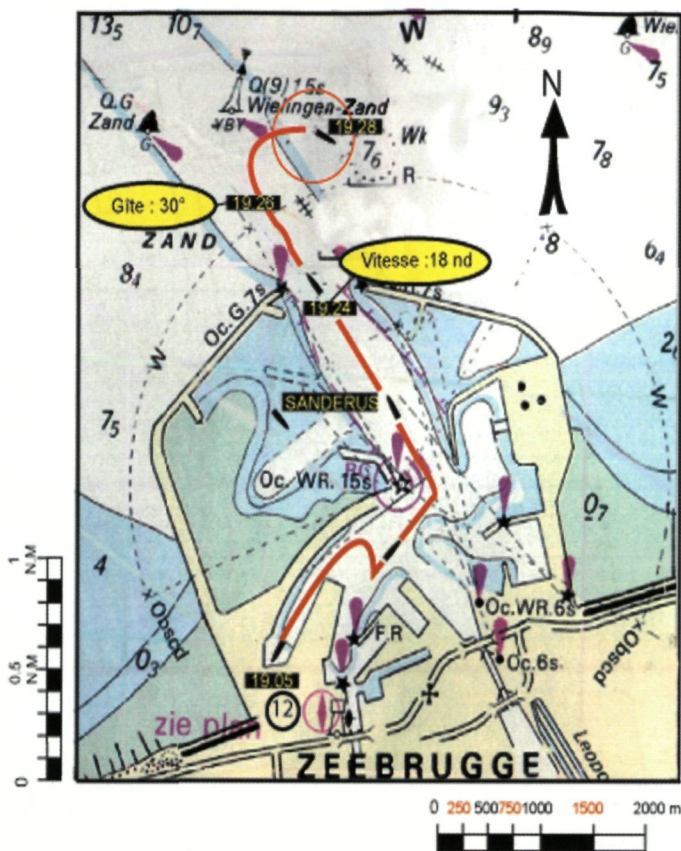


illustration: archives Jean-Pol Hosdain

L'enquête a pu établir les causes exactes de la catastrophe, à savoir:

- Le navire a pris la mer sans avoir refermé les portes avant.
- Il a navigué avec une assiette sur le nez d'environ 0.75 m provoquée par des ballasts trop importants à l'avant du navire (210 t).
- Sa vitesse trop élevée (18 nœuds) a produit une vague d'étrave d'environ 2 m qui a submergé rapidement le garage inférieur.
- L'entrée d'eau dans le garage a provoqué une perte de stabilité importante par effet de carène liquide qui a fait chavirer le navire.



photo: Alfredo Ruperez

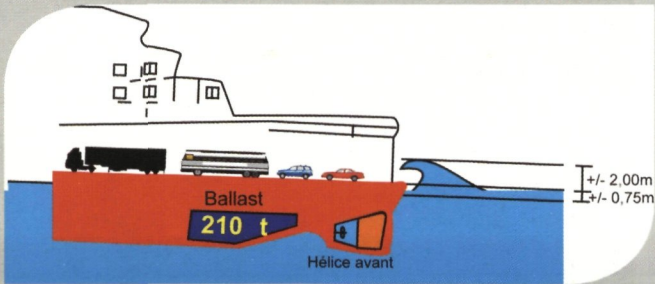


illustration: archives Jean-Pol Hosdain



les sauveteurs militaires / photo: Belga

Reconnaissance

Les autorités belges et la Marine en particulier ont reçu de nombreux remerciements et félicitations pour l'organisation exemplaire des opérations de sauvetage.

Les sauveteurs militaires ont reçu des mains de monsieur François-Xavier de Donnea, alors Ministre de la Défense, la Décoration Militaire de 1^{ère} classe pour acte de courage. Une citation à l'ordre du jour de la Marine (Force Navale) leur a aussi été décernée.



photo: Belga



Remise de décorations par Monsieur F.-X de Donnea, Ministre de la Défense.



photo: Jean-Pol Hosdain

KRIJGSMACHT
—
GENERALE STAF
—
Staf van de Zeemacht
—
Sekle Personeel

29 Mei 87

EERVOLLE VERMELDINGEN

Algemene Order - Z/10

(Toepasselijk op de Zeemacht)

ONDERWERP: Vermelding op de dagorder van de Zeemacht

Ref.: 1. Reglement A 12, artikel 52.
2. Reglement A 12/1, artikel 65-b.

1. De volgende officieren, onderofficieren, kwartiermeesters, eerste matrozen en matrozen worden eervol vermeld op de dagorde van de Zeemacht voor de bijzondere wijze waarop ze zich hebben onderscheiden bij het redden van mensenlevens en het bergen van de dodelijke slachtoffers naar aanleiding van de schipbreuk van de veerboot « Herald of Free Enterprise » op 06 Mar 87 en de berging van het schip.

1LZ COUWENBERGH, Guido	96262 (N)	NAVCOMZEB
1LZ DAEMS, Alfons	96461 (N)	NAVCLARMIN
1LV HOSDAIN, Jean-Pol	96573 (F)	M916 BELLIS
2VZ ROHART, Marc	36008 (N)	NAVCLARMIN
1MC COLLETTE, Jean-Marie	N06095 (F)	M916 BELLIS
1MC DE KEYSER, Daniël	N04966 (N)	NAVCLARMIN
MTR BAELDE, Marc	N08491 (N)	M915 ASTER
MTR ETIENNE, Daniël	N08367 (F)	NAVCLARMIN
MTR GOYENS, Michel	N06818 (F)	NAVCLARMIN
MTR PEISKER, Jean-Paul	N08765 (F)	NAVCLARMIN
2MR MARES, Philippe	N10790 (N)	NAVCLARMIN
2MR THYS, Erik	N11377 (N)	F910 WIELINGEN
QMT ANCION, Christian	N06627 (F)	NAVCLARMIN
QMT RIVA, Lino	N06613 (F)	M915 ASTER
1MT BARBIAUX, Rony	N10526 (N)	NAVCOMZEB
1MT CORNEZ, Patrick	N09983 (F)	M916 BELLIS
1MT MERCKX, Terence	N10034 (N)	NAVCLARMIN
1MT RENIER, Peter	N10686 (N)	NAVCOMZEB
1MT SAUDEMONT, Danny	N09882 (N)	NAVCOMZEB
1MT DEFOUR, Hildegarde	N90282 (N)	DETLOGNAV
1MT GOVAERT, Rosita	N90168 (N)	DETLOGNAV

2. Deze vermelding zal opgetekend worden in alle stambescheiden van belanghebbenden. Het personeel beneden de rang van officier kan aanspraak maken op de speciale vergunning voorzien bij referte 2.

E. POULLET
Vice-Admiraal
Vleugeldijadant van de Koning
Stafchef van de Zeemacht

archives Jean-Pol Hosdain

Les lieutenants de vaisseau de première classe Gie Couwenbergh et Alfons Daems (alors commandant du Groupe plongeurs-démineurs) ont reçu des mains de Sa Majesté la Reine Elisabeth la 'Queen's Gallantry Medal'.

Remerciements

De nombreuses lettres ont été adressées aux autorités belges afin de les remercier et de les féliciter pour toutes les actions menées lors du sauvetage à Zeebrugge, en voici quelques exemples:



archives Jean-Pol Hosdain



archives Jean-Pol Hosdain



archives Jean-Pol Hosdain

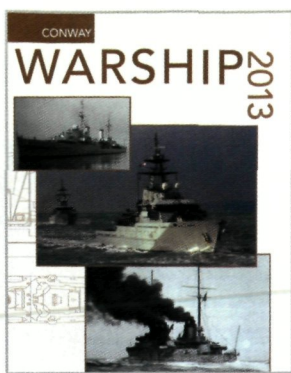


archives Jean-Pol Hosdain

La commission d'enquête écrira à propos des opérations de sauvetage:

"The response of the rescue services and the Belgian people from the King and Queen and Prime Minister to the ordinary people living in and around Zeebrugge was magnificent"

Jean-Pol Hosdain



Boeken

Conway's Warship 2013

auteur: Stephen Dent
uitgever: Anova Books Group Ltd.,
 The Old Magistrates Court, 10
 Southcombe Street, London W14
 ORA, UK - (www.anovabooks.com)

e-mail voor bestellingen:

international.orders@harpercollins.co.uk

ISBN: 9781844862054

uitvoering: zwart-wit / hardback met kleurenflap

pagina's: 208

formaat: 210 x 275 x 22 mm.

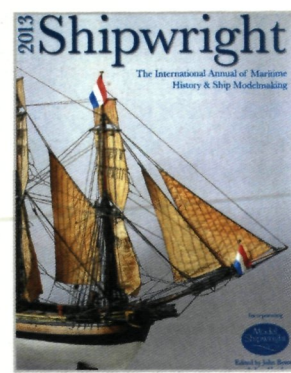
kostprijs: ongeveer 35 euro + port

Elk jaar verschijnt bij het vermaarde Britse Conway deze uiterst verzorgde en historisch verantwoorde publicatie. 'Warship 2013' is met 35 edities toch wel een echte Britse traditie op vlak van scheepvaart. Gewoontegetrouw bespreekt men een aantal totaal verschillende onderwerpen en schepen zeer gedetailleerd. Uiteraard zijn deze rubrieken voorzien van de nodige historische achtergrond, foto's tekeningen en de vereiste technische en algemene gegevens. Zo is er het verhaal van de HMAS Hobart, de HMAS Perth en de HMAS Sydney. Deze lichte kruisers van het type Leander waren oorspronkelijk bestemd voor de Royal Navy, maar werden tussen 1930 en 1940 aangepast voor de Australische marine.

Er is ook een hoofdstuk gewijd aan de M3 Espingole, één van de eerste Franse zgn. 'contre-torpilleurs'. Het schip werd op 1 januari 1901 in dienst gesteld maar zink op 4 februari 1903 nadat het een rots in Hyères had geraakt. Co-auteur Philippe Caresse, verantwoordelijk voor dit hoofdstuk, heeft op het wrak gedoken. Bijzonder pakkend is ook het dramatische verhaal van hoe het Duitse leger in Toulon de Franse schepen wou overnemen om ze te gebruiken in hun strijd tegen de geallieerden. De Fransen zagen geen andere oplossing dan hun eigen vloot te saboteren. Meer dan zeventig oorlogsschepen van de Marine Nationale raakten beschadigd of gingen verloren, waaronder vijf slagschepen en zeven kruisers. Dit hoofdstuk is rijk geïllustreerd met foto's van wat zich op 27 november 1942 heeft afgespeeld.

Vervolgens zijn er de aparte klassieke rubrieken. In 'Warship history, heritage and research' legt men de nadruk op minder bekende aspecten van de geschiedenis van de oorlogsschepen in het algemeen. 'Naval Books Of The Year' biedt een reeks recensies van boeken die recent verschenen in de UK, de VS, Frankrijk en Duitsland. 'Warship Gallery' is in deze editie gewijd aan de HMS Pandora en de eerste Britse vloot onderzeeërs (1921-22) waaronder de speciale eenheden M1 en M2. Auteur Stephen Dent, uitgever John Jordan en hun medewerkers hebben zoals vanouds schitterend werk afgeleverd. A perfect job, well done! 'Warship 2013' is zeker een aanrader, waar u veel en lang genoeg zult aan beleven.

Louis Van Cant



Conway's Shipwright 2013

auteurs: John Bowen en Jean Hood

uitgever: Anova Books Group Ltd., The Old Magistrates Court, 10 Southcombe Street, London W14 ORA, UK - (www.anovabooks.com)

bestellingen: international.orders@harpercollins.co.uk

ISBN: 9781844861606

uitvoering: full color / hardback met kleurenflap

pagina's: 208

formaat: 210 x 275 x 22 mm.

kostprijs: ongeveer 35 euro + port

Deze jaarlijks terugkerende uitgave draagt als subtitel 'The International Annual of Maritime History & Ship Modelling'. Dit is een mond vol maar het zegt heel veel. 'Shipwright' betekent immers 'scheepstimmerman' of 'scheepsbouwer'. Sinds 1972 al, is John Bowen bij dit project betrokken. Dit boek symboliseert dus de 40ste verjaardag, maar men is al volop bezig voor de toekomst. Een twintigtal artikelen herbergen heel wat interessante onderwerpen over modelbouw in het algemeen en maquettes in het bijzonder. Zo is er bijvoorbeeld een hoofdstuk van 23 pagina's over de scheepsmodellencollectie van het Amsterdamse Rijksmuseum. Jeroen van der Vliet, sinds 2010 de conservator, vertelt over het beheers- en opzoekingswerk t.b.v. de 'Marinemodellenkamer' en ook hoofdrestaurator en marineschrijver Ab Hoving komt uitgebreid aan het woord.

Een ander hoofdstuk is gewijd aan het prachtige diorama van 'Operation Neptune' op 6 juni 1944 op Sword Beach. Voer voor specialisten is de studie van de Duitse Thomas Schmid, geboren in 1964. Hij is een computereexpert op vlak van grafische beeldvorming en heeft het in zijn stuk 'The Ship in the Computer' over modelisme in 3-D. Schmid is niet de eerste de beste. Hij heeft o.a. samengewerkt met de befaamde regisseur James Cameron ('Titanic', 'Avatar') voor de computergestuurde beeldvorming voor de projecten 'Bismarck' en 'Graf Spee'. Hij had ook een flink aandeel in de illustratie van boeken over bekende oorlogsschepen zoals HMS Hood. Het boek heeft ook nog mooie bijdrages over verschillende andere maquettes, zoals die van HMS Hampton Court 1678 (met een zeer gedetailleerd fotorelaas) en HMS Royal William 1692. Dit laatste hoofdstuk beschrijft zes jaar intensieve arbeid en de vele inspanningen die het modelbouwer Victor Yancovich heeft gekost om deze uitzonderlijke maquette te vervaardigen.

In twee standaardrubrieken beschrijft 'Shipwright 2013' de jaarlijkse tentoonstelling van de 'Royal Society of Marine Artists' en een vijftiental maritieme boeken die in 2011 en 2012 zijn verschenen. Deze schitterende publicatie is zeker aanbevelenswaardig voor wie zelf aan modelbouw doet of lid is van een club. Maar ook wie zich op een of andere manier gewoon voor scheepsmodelbouw interesseert, zal aan dit boek veel plezier beleven.

Louis Van Cant



foto: Daniël Orban

Welkom bij de 'medics'!

Het is tien over acht. De chef-kok van de Godetia zit op een klapstoeltje aan de ingang van de ziekenboeg. Met een windel om zijn rechterschoonheid wacht hij tot de deuren opengaan. Vorige week heeft hij zich ernstig verbrand aan kokend water. Twee keer per dag verzorgen de ambulanciers en de verpleegster Hans-Dieter met toewijding, onder toezicht van de dokter. Hun aanwezigheid is onmisbaar op een schip van dit kaliber.

Golf van Guinee – Op een woelige zee en met zo'n tachtig bemanningsleden aan het werk op de verschillende dekken, aan de vele machines en in de diverse ateliers, is de kans op verwondingen aanzienlijk. Een val van de trap, een ongelukje in de keuken, schaaf- of brandwonden in het motorcompartiment: meteen schieten de dokter, de verpleegster en de twee stagiair-ambulanciers van de sectie Medische Component in actie.

De hoofdtaak van de Godetia is logistieke ondersteuning bieden. Op medisch vlak kan het schip verzorging aanbieden, vergelijkbaar met een eerstehulp post (in medisch militair jargon: rol 1). De ziekenboeg is uitgerust met twee onderzoekstafels en twee bedden. Het hele assortiment is ondergebracht op enkele tientallen vierkante meters, de beperkte ruimte wordt optimaal benut. De medicijnvoorraden zijn afgestemd op de

aard van de missie (bijvoorbeeld een tropische omgeving of een poolklimaat). "We bereiden ons voor op basis van schema's en prognoses", verduidelijkt geneesheer commandant Erik Van Hoof, hoofd van de ziekenboeg. "Voor een bepaalde soort missie nemen we een welbepaalde hoeveelheid medicijnen mee, afgestemd op het aantal personen en de duur."

Spoeedgevallen en sociale contacten

Een operatiezaal en een tandarts kabinet kunnen de ziekenboeg aanvullen. "Voor deze humanitaire missie hebben we die echter niet nodig", licht dokter Van Hoof toe. "Bij de meest ernstige gevallen, zoals een breuk of een grote wonde met hoog infectiegevaar, bekommeren we ons in de ziekenboeg enkel om de schadebeperking en zorgen we dat de betrokken collega zo snel mogelijk naar België kan. We hebben het nodige materiaal om de patiënt te stabiliseren, maar operaties doe ik niet, ik ben immers geen chirurg. Ik ben al vijftien jaar huis- en spoedarts. De aanwezigheid van een spoedarts aan boord is een absolute noodzaak. Alle nieuwe artsen moeten die opleiding dan ook volgen."

Het medisch personeel aan boord vervult nog andere taken. "Zo analyseren we regelmatig het leidingwater aan boord", vertelt eerste sergeant-majoor Vicky Margory. "Dat moet van



foto: Daniël Orban

onberispelijke kwaliteit blijven om te voorkomen dat het personeel besmet zou raken.” “Traditiegetrouw beheren de verplegers ook de bibliotheek en de videotheek van het schip”, vult dokter Van Hoof aan. Die dienst is elke dag een halfuurtje open en draagt bij tot een goede sfeer aan boord. “Maar als iemand buiten de openingsuren een boek of een film wil lenen, dan kan hij gewoon de sleutel ophalen in de ziekenboeg.”

Ook bij de oefeningen die de scheepsbemanning regelmatig houdt, staan de verplegers en de dokter klaar om in te grijpen. “Het commando plant de trainingen en de medische sectie ondersteunt ze”, licht dokter Van Hoof toe. “Wij vragen om enkele gewonden in het scenario. En dan is het aan ons om gepast op te treden.”

Bij een procedure ‘man overboord’ vist eerst het interventieteam in een zodiac de drenkeling op. Dan ontfermt het medische personeel, herkenbaar aan het esculaapteken, zich over hem. Ze leggen hem op een brancard en brengen hem naar de wardroom (eetzaal en ontspanningsruimte voor officieren),

waar EHBO-geschoold personeel zich over het slachtoffer ontfermt. Ze wikkelen hem in een reddingsdeken en stellen hem gerust voor ze beginnen met de eventuele medische verzorging. De hele bemanning houdt dit soort oefeningen regelmatig om de automatismen stevig te verankeren.

De medische sectie aan boord van de Godetia heeft heel wat taken, sommige meer cruciaal dan andere. Hun eerste en laatste bekommernis is het welzijn van het varende personeel. Het is dan ook duidelijk dat ze onmisbaar zijn voor het goede verloop van de missie.

Concetto Bandinelli



foto: Daniël Orban



photo: Freddy Philips

// I am very pleased with the progress made"

INTERVIEW WITH ADMIRAL JAMES G. STAVRIDIS

Op 13 mei 2013 gaf de Amerikaanse admiraal James 'Jim' G. Stavridis - de eerste marine-officier ooit die de functie van SACEUR opnam - de fakkel door aan zijn opvolger, generaal (USAF), Philip M. Breedlove. Neptunus interviewde J. Stavridis in 2011^(*) en in maart jongstleden nodigde hij ons opnieuw uit in Casteau, om met hem een synthese van zijn mandaat te maken.

Le 13 mai dernier, l'amiral américain James 'Jim' Stavridis - premier officier de marine à avoir exercé la fonction de SACEUR - passa le flambeau à son successeur, le général Philip M. Breedlove de l'USAF. Neptunus l'avait déjà interviewé en 2011^(*). Nous fûmes à nouveau conviés en mars dernier à Casteau, pour faire la synthèse de son mandat.

Admiral Stavridis, how would you assess your 4-year 'tour of duty' as SACEUR? According your personal feelings, what have been the most important achievements?

Upon taking office in the summer of 2009 I set myself five goals: making progress in Afghanistan, reduce the number of ships and mariners held captive by Somali pirates; downsize the NATO force levels in the Balkans, improve the capabilities against cyber attacks and enhance our ballistic missile defence (BMD). I am very pleased with the progress made. In Afghanistan, on the military side, we witnessed an impressive build-up of the Afghan National Security Forces (ANSF) and

a successful turn-over of the coalition-controlled security operations to the ANSF. Today 90% of these operations are carried out by the Afghan security forces, to reach 100% by this summer (2013). Coalition forces will remain in Afghanistan though. At the Chicago NATO Summit 2012 we defined the 'post-2014' Afghan mission - codenamed Resolute Support. We will continue supporting the Afghan people, but now focusing on providing training, advise, mentoring and assistance.

On the civilian side 8.000.000 children, 40% of whom are girls, are going to school and 60% of the population has access to



Admiral Stavridis addresses conscript soldiers of the Finnish Army – photo: NATO

medical care. Under the Taliban this was respectively a mere 500.000 children and health care was less than 15%. The Taliban should recognize they are a dwindling force. Claiming to be fighting the 'foreign invaders', today they are fighting their own people. Therefore, if I were the Taliban I would think about coming to the negotiating table.

Looking back at our counter-piracy endeavours, two years ago about 25 ships and 500 mariners were held hostage, and there was at least one pirate attack on a weekly, sometimes even on a daily basis. Today - as of end-May - piracy is reduced by more than 80%, only two ships held captive and there has been not a single successful hijacking the past year.

With regard to the Balkans, in 2009 there were 15.000 NATO troops keeping the peace in Kosovo. Today we're down to a mere 5.000.

As for NATO's endeavours to build effective missile defence, Europe will receive a significant boost with the re-locating four Arleigh Burke-class destroyers at Rota Naval Base in Spain(*3). The first one is scheduled to arrive late-2013. We also have land-based phased array radar system in Turkey,

a command and control centre in Ramstein, Germany and we plan to build additional land-site bases in Romania and Poland.

However not everything went as anticipated though. I feel that cyber security still is not fully understood. The NATO Cyber Response Centre at SHAPE HQ and the NATO Cooperative Cyber Defence Centre of Excellence in Tallinn, Estonia are a good start, as well as the introduction of exercises focusing on cyber-warfare (Ex. Steadfast Jazz). But there remains a mismatch between the level of threat and the level of preparation. We need to close that gap by finding ways to work together, largely due to national caveats and concerns about sharing such sensitive technology, intelligence, and knowledge.

What lessons have been learned from Operation Unified Protector?

Although this crisis literally 'came out of the blue', we performed well in Libya, not only thanks to excellent cooperation between NATO and EU but also, and this for the first time, with the contribution from some of the MENA countries, e.g. the UAE and Jordan. NATO was asked to do three things: create an arms embargo at sea; put up a no-fly zone

ADMIRAL JAMES G. STAVRIDIS
SUPREME ALLIED COMMANDER EUROPE
(SACEUR)
COMMANDER EUROPEAN COMMAND
(COM EUCOM)



photo: US Defense



Admiral Stavridis (left) and Croatian Vice Chief of Defence, Rear Admiral Zdenko Simicic, observe exercise Jackal Stone 2009 in Croatia – photo: NATO



In my opinion future challenges will be transnational, threats coming from cyber warfare, the traffic of weapons of mass destruction, currency, narcotics, illegal migrants and terrorists.”

over the entire country and protect the people of Libya. In my view it was a very successful operation. We conducted 3000 intercepts at sea, 340 boarding's, flew 2,500 sorties and launched 8,000 precision weapons with the lowest level of collateral damage

Opposed to the quick intervention in Libya, NATO seems rather reluctant to become involved in Syria. Why?

There are several reasons why NATO is not reacting in the same way towards Syria. These are mainly political due to disagreements between the members of the UN Security Council. From a NATO perspective, our first concern is protecting the border of the alliance, e.g. the Turkish border along the north of Syria. As a precaution, we have installed German, Netherlands and US Patriot missile batteries. It goes without saying that we closely monitor the situation in Syria. There is nothing we can do until a political decision is made.

Can you give us your prediction on the nature of the maritime challenges facing NATO, and its navies in particular, in the years to come?

Globally I expect to see the emergence of resource conflicts about hydro-carburant at sea, about water and

energy sources and even the freedom of manoeuvre at sea. In my opinion future challenges will be transnational, threats coming from cyber warfare, the traffic of weapons of mass destruction, currency, narcotics, illegal migrants and terrorists. Other threats are the 'fragile states' such as Syria, Soudan, Mali and North Korea, to name but a few. I worry greatly about the leakage of weapons of mass destruction from various rogue states like Syria, Iran, and North Korea and the Gulf of Guinea where we see a rise in piracy. Additionally, there are other very fragile security situations in North and West Africa, the Levant, and central Asia which have the potential to require security operations at some point.

Although the past years the operational tempo of the many navies increased today's strategic. What do you think is needed for an effective approach to counter these new arising threats?

We should focus on unmanned aerial vehicles (UAV) and Special Forces operations. We have established the so-called C-COM-C at Shape - the Centre for Crisis Operations, the heart of our command operational centre - and we also opened the Special Operations Headquarters building at SHAPE in



Admiral Stavridis speaks after receiving the Atlantic Freedom Award on behalf of NATO troops on November 8, 2009 in Berlin – photo: Sgt. Intisar Sabree, SHAPE PAO

Mons, Belgium, where we bring together the Special Operations specialists from around the alliance. Special Forces are crucial to 21st century security and we need to share best practices, train and exercise, and ultimately operate in mutually supportive ways. As such, the new HQ is a good example of the synergy that comes from bringing so many SOF forces together. And in due time an Alliance Ground Surveillance (AGS) system, equipped with Global Hawk UAVs, will open at the Sigonella Air Base in Italy.

Today's strategic situations keep on calling for additional reliance on naval assets. Do you think NATO, and other navies, can keep on committing themselves to these increasing requirements?

I would encourage the NATO alliance to focus on pooling and sharing of resources under the 'smart defence' initiative, improved cooperation and sharing of best practices. I would like to see the alliance members specializing their navies: one emphasizing its assets on anti-submarine warfare, another on anti-air-warfare, and yet another mine countermeasure. For instance the French and UK, FR and UK carriers may operate in cycles or one may see even

French aircraft being embarked onboard the Royal Navy's UK carriers.

We are witnessing a shift of the US' focus from the Atlantic to the Pacific theatre. Can you, as NATO Commander, live with that? Do you think the European allies will have to take a... bigger share of the burden?

The US focuses on the Pacific because we perceive new strategic challenges in that region. We have three principle partners over there: Australia, Japan and South Korea. Collectively they spend about 100 billion US\$ on defence, vice the 600 billion by the European allies. There is need that the US supports its allies in that region. The EU has far much better technology and capabilities and as such is better capable to take on any threat. NATO's members account for more than half the world's gross domestic product and collectively spend nearly \$1 trillion on defence. This spending level dwarfs that of any possible opponent or combination of opponents. Therefore we are convinced that we must assist our Pacific partners in improving their capabilities.

An aspect over which you acknowledge to be concerned about is the continuing decline of the EU defence budgets. Why



The downward trend in defence spending is troubling me."





Neptunus' Guy Toremans (right) interviews Admiral Stavridis – photo: Freddy Philips



photo: Freddy Philips



I'd advise my successor to make sure to visit the seven 'Trappist' beer monasteries in Belgium."

is this so worrying?

Indeed, the downward trend in defence spending is troubling me. Although NATO members agreed to spend 2% of their gross domestic product (GDP) on the military, their contributions keep on decreasing. I saw it going down from 1.9% in 2010 to 1.6% in 2012. I urge the European allies to increase their defence budgets because to counter the emerging threats, new capabilities need to be acquired. Another worrying aspect is that the defence budget is declining in the US as well. The United States represents nearly three-quarters of NATO's defence spending. But currently we see a decrease of the budget of approx. 8% and it is anticipated that it will decrease even further to 10%, or even 15%. This model can become unbalanced and unsustainable over time. The American taxpayers begin to feel that the European allies and partners are 'getting a free ride' - as some already say in the US. That is worrying some, not only in terms of capabilities but also in the unbalance between US- and EU defence spending. My message to our European partners is therefore to try to reach the NATO minimum that they

themselves have agreed to. All the more reason that the American partnership with Europe must remain strong.

Admiral Stavridis, what advice would you like to give your successor, General Breedlove?

Well, I'd advise him to focus on cyber-warfare, keep an emphasis on Afghanistan, keep working on the piracy issues, try to improve the relationship with Russia and, last but not least, make sure to visit the seven 'Trappist' beer monasteries in Belgium.

What lies ahead for you, Admiral?

I retire from the armed forces and, in the summer of 2013 take up the seat of Chairman of the Board of the US Naval Institute and become Dean of the Fletcher School of Law and Diplomacy at the Tufts University in Boston.

Guy Toremans

(*1) Neptunus nr 3 – december 2011, blz. 157- 161

(*2) Neptunus n° 3 – décembre 2011, p. 157-161

(*3) USS Ross, USS Donald Cook, USS Carney and USS Porter

Met pensioen / à la retraite:

Recent zijn de hierna vermelde medewerkers van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst hen alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.

Récemment, le personnel de la Marine repris ci-dessous est partie à la retraite. La rédaction de Neptunus leur souhaite beaucoup de succès dans cette nouvelle étape.

01/07/2013	OMC Patrick Vanacken	No7784
01/07/2013	OMC Marc Bille	No7793
01/07/2013	1KC Georges Berloo	No8395
01/07/2013	1KC Franky Coene	No8451
01/07/2013	1KC Dany Harri	No8549
01/07/2013	1MC Danny Dans	No8618
01/07/2013	1MC Michel Tillmanns	No8808
01/07/2013	MTC Marnix Van Durme	No8839
01/07/2013	MTC Roger De Landy	No9000
01/07/2013	1KC Ronny De Paepe	N10303
01/07/2013	1KC Ronny Claerhout	N10436
01/07/2013	1MC Dany Rogiers	N10557
01/07/2013	1MC Marc Eeckhaut	N11011
01/07/2013	1KC Marie Vlaeminck	N90065
01/07/2013	1KC Patricia Davreux	N90078
01/07/2013	1MC Nicole Salimei	N90105
01/07/2013	1OM Colette V.hoorneweder	N90133
01/07/2013	MTC Marianne Steelandt	N90437
01/07/2013	KTZ Filip Goussaert	O96889
01/10/2013	1KC Christian Leclef	9490410
01/10/2013	1KC Gérald Soumillon	No8122
01/10/2013	1MC Marc Blontrock	No8316
01/10/2013	1KC Johnny Blondé	No8435
01/10/2013	MTC Norbert Degroote	No8486

01/10/2013	1KC Herbert Cuppens	No8773
01/10/2013	1KC Frank De Rycke	No8828
01/10/2013	1MC Carl Decadt	No9022
01/10/2013	1KC Tony Boenders	No9106
01/10/2013	1KC Bernard Utterwulghé	N11001
01/10/2013	1KC Richard Vrielynck	N12959
01/10/2013	KTZ Carlo Rijckaert	O25298
01/10/2013	KTZ Edwin Vanden Haute	O968555

Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:

C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

1MC (b.d.) Nestor Depoorter	(°) 30/12/1930	(+) 16/04/2013
1KC (b.d.) Freddy Devinck	(°) 11/11/1946	(+) 30/05/2013
1MC (b.d.) Gustaaf Dauchy	(°) 28/07/1932	(+) 11/06/2013
1OM (b.d.) Lucien Rogiers	(°) 30/01/1933	(+) 23/06/2013
1OM (b.d.) François Nevelsteen	(°) 02/02/1952	(+) 01/08/2013
1OM (b.d.) Remy De Punder	(°) 13/04/1943	(+) 11/09/2013
1MC (b.d.) Leon Boxus	(°) 03/09/1934	(+) 11/09/2013



boetiek Neptunus



boutique Neptunus

Marinebasis / Base Navale - Graaf Jansdijk, 1 - 8380 Zeebrugge

Naast de klassieke Marine-souvenirs heeft de boetiek nu verschillende nieuwe gadgets in voorraad: mokken, sleutelhangers, popjes, paraplu's, heupflesjes, koelkast-magneten, enz...

De verkoop is ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw



Outre les souvenirs de Marine classiques, la boutique a maintenant plusieurs nouveaux gadgets en stock: des tasses, des porte-clés, des parapluies, des flasques, des aimants de réfrigérateur, etc ..

Le bénéfice de la vente est pour l'Association d'Entraide de la Marine asbl

info: +32(0)50-55.87.39 (werkdagen/journées de travail) - +32(0)50-55.87.38 (donderdag/jeudi)

e-mail/courriel: hulpbetoon.marine@mil.be of/ou nuelandt.g@mil.be

open op donderdag/ouvert le jeudi 9.30-12.00 en/et 13.00-15.00



Arsène Blonde (2) °1907 – †1944 / photo: archives Johnny Blondé

Dans le clan des Blondé aussi... bon sang ne peut mentir!

JUSTICE ET PROBITÉ POUR ARSÈNE BLONDÉ
(1907-1944)

Il est des patronymes sous lesquels, au fil des décennies, furent engendrées des générations de gens de mer de haut bord. Ainsi des Brouckson, Cattoor, Defer, Depaepe, Klausing, Legein, Panesi, Zonnekeyn, Wittrock et autres Blondé, marquèrent la mémoire collective. Nombreux furent parmi eux, les marins-pêcheurs par exemple, qui se distinguèrent en temps de guerre, et dont les exploits sont relatés dans des articles comme 'Onze Vlaamse vissers tijdens de 1ste W.O.', parus dans nos éditions précédentes^(*). Certains d'entre eux furent même héros de père en fils. Comme en témoigne l'histoire de la famille Blondé, dont nous eûmes récemment l'heureuse occasion de rencontrer deux descendants qui nous révélèrent quelques temps forts de leurs illustres aïeuls.

Flash-back sur une saga familiale

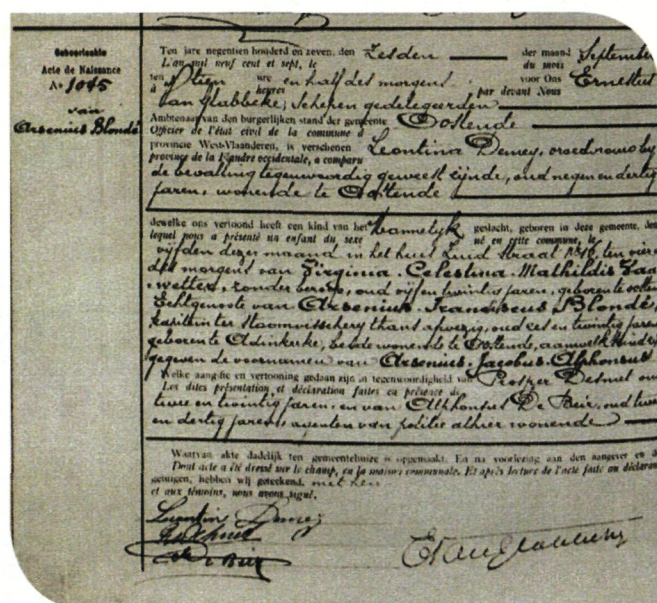
Lorsqu'on ne remonte qu'au XIX^{ème} siècle, on note qu'un certain Blondé Carolus, Ludovicus, né à Wulveringem le 12.12.1810 († le 12.09.1894) était inscrit à l'état civil comme étant 'Ijslandvaarder'. A l'âge de 30 ans, il épousa une fille, elle aussi issue d'une famille de pêcheurs. Ce couple eut plusieurs enfants dont Blondé Philippus, Jacobus (*Adinkerke, le 02.08.1842, † Ostende le 02.04.1932) qui œuvra pendant 23 ans comme 'Ijslandvaarder'. Son beau-père, Debeerst Arsenius, Franciscus (1826-1897), était 'zeeman'.

Le couple eut e.a., un fils prénommé Blondé Arsenius, Franciscus, dit 'Tjène', qui naquit à Ostende, le 19.11.1880 († le 13.12.1971) et embrassa la profession de marin-pêcheur. En mars 1914, alors âgé de 34 ans et skipper du chalutier O.130 Jacqueline, il effectua une fructueuse campagne de pêche au Congo belge. Après de nombreuses péripéties, il rentra brièvement à Ostende en septembre de la même année, avant d'aller se réfugier avec sa famille à Brixham (GB). Continuant à naviguer pendant la guerre dans les eaux anglaises, il s'y distingua de façon héroïque et à plusieurs reprises. Ainsi le 26 mai 1915 par exemple, alors qu'avec son équipage il était en pêche à 70 nautiques au S.E. du Fastnet avec le O.130 Jacqueline, ils furent témoins de l'arraisonnement du ss Morwenna par l'U-41 (Cdt. Claus Hansen). Sans hésiter, Arsène Blondé se porta au secours de l'équipage qui avait

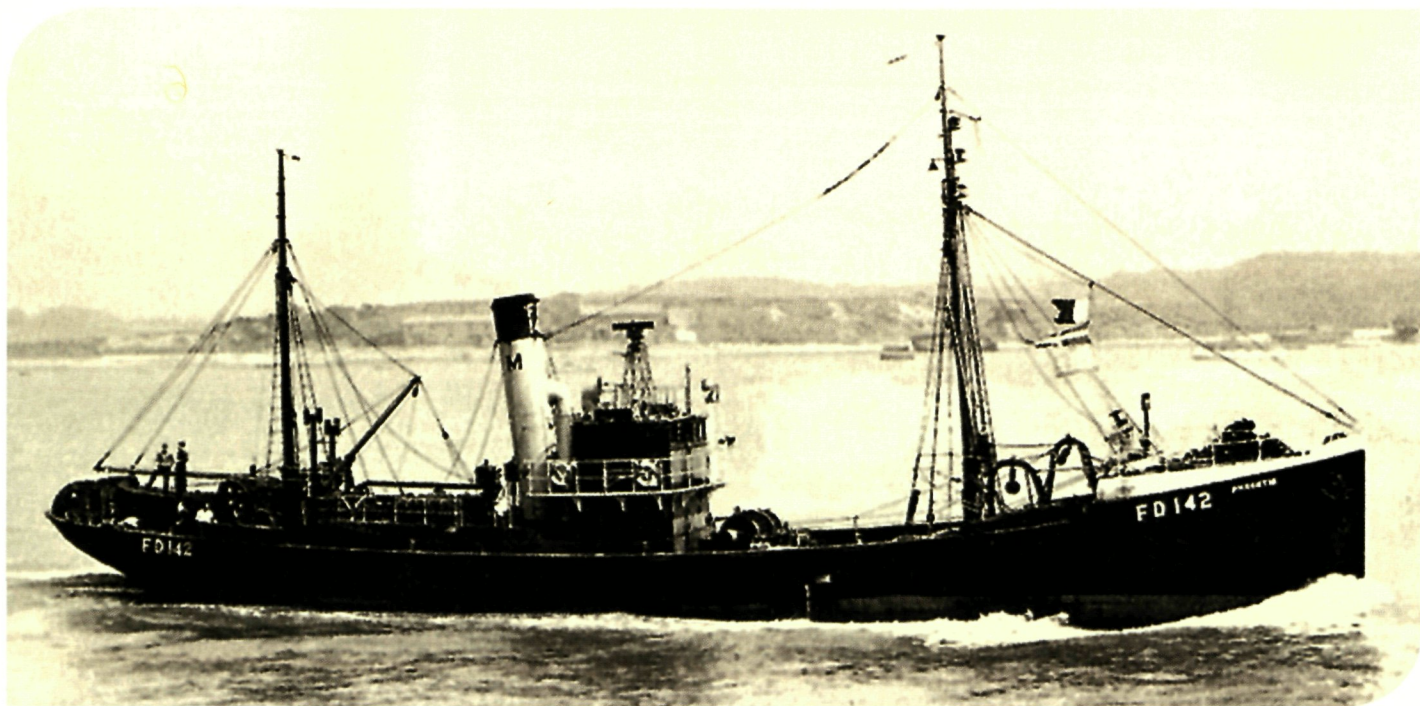
pu évacuer son navire avant que celui-ci ne soit torpillé et réussit à recueillir 29 membres d'équipage. Il récidiva le 16 juillet 1917, lorsqu'à bord du O.140 Raymond^{(*)2}, il resta dans les parages du chalutier armé Asama C.F.12 (Cardiff) qui venait d'être arraisonné et coulé par le l'U-48 du Cdt. Karl Edeling; prévenant ainsi une attaque de ce sous-marin sur un autre steamer et hâtant la venue de renforts alliés^{(*)3}.

Après la guerre, décoré à de multiples reprises, 'Tjène' devint une personnalité reconnue dans les milieux maritimes. Il sera non seulement l'un des co-fondateurs de l'Oostendsche Reederij (J. Bauwens), la plus importante flottille de pêche du pays (neuf unités à vapeur), mais aussi échevin (PS) à Ostende de 1921 à 1958 et de 1962 à 1964, où il n'eut de cesse d'œuvrer pour le bien-être social de la population et de ses collègues marins-pêcheurs.

Cette authentique figure de proue eut cinq enfants; dont l'un des fils fut, selon la tradition, également prénommé... Arsène (2), plus précisément Blondé Arsène, Jaak, Alfons, né à Ostende, le 5.09.1907, qui devint, lui aussi, skipper à la Grande pêche. Il eut trois enfants, Arsène (3) (*1928), Denise et Raymond



l'acte de naissance d'Arsène Bonde (2) / photo: archives Johnny Blondé



H.M. Trawler Phrontis / photo: collection Osta

(°1932) qui s'engagera à la Force Navale en 1951. Mobilisé le 20 septembre 1939, Arsène (2) rejoignit le Corps de Marine à Ostende (major Decarpentrie) mais, étant marin de profession, il fut exempté de service le 30 novembre 1939. Suite à la déclaration de guerre, il quitta Ostende avec les siens le 24 mai 1940 pour rejoindre Fleetwood où il commanda d'abord le chalutier O.160

Nautilus de l'Oostendsche Reederij cofondée par son père en 1928, avant d'assurer la gestion journalière de cette flotte.

En 1942, on trouve mention de son nom dans une note datée du 19 mars, établie par M.G. Housiaux, attaché de cabinet au ministère des Affaires Economiques et des Communications, adressée au ministre de la Défense nationale. Il y est stipulé que "A. Blondé est capitaine d'armement à la Oostendsche Reederij à Fleetwood" et que "cette fonction est indispensable pour assurer la bonne gestion des chalutiers" A cette même époque, les ateliers de réparations et d'entretiens des bateaux de pêche de Brixham avaient été chargés de transformer les grands chalutiers belges O.179 Ibis II, O.124 De Heilige Familie, O.285 Marie-José-Rosette et O.350 Roi Léopold en 'patrouilleurs-dragueurs de mines' qui devaient être affectés à la défense du Bas-Congo. Par une note du même G. Housiaux, datée du 18 avril 1942, on apprend qu'A. Blondé était promu skipper du plus grand des quatre trémailleurs composant une flottille commandée par L. Lurquin, ex-second officier du ss Léopoldville. Ce projet, qui devait être concrétisé à la mi-février 1943, fut toutefois abandonné suite à des problèmes techniques et par manque de personnel. Ce qui décida Arsène Blondé de se porter volontaire dans la Royal Navy - Section Belge. Après être passé successivement par

HMS Royal Arthur (14.02.1943); HMS Depot à Devonport (06.04.1943); le HMS Kernot (28.05.1943) et HMS Depot (21.09.1943), A. Blondé fut promu 'Temp. Act. Boatswain RNVR' et muta le 2 janvier 1944 à bord du H.M. Trawler Phrontis (FD.142 - Fleetwood), un chalutier anglais reconverti en dragueur de mines. Las, ce vaillant marin décéda accidentellement à bord, le 11 août de la même année. Comme tant d'autres 'Mort au service de la patrie'!



RNVR A. Blonde (2) °1907 - †1944 - Paignton Cemetery (U.K.)

photo: archives Johnny Blondé

Le H.M. Trawler Phrontis (FD.142 - Fleetwood)

Ce grand chalutier (288 t.j.b. - 114 t.j.n.), construit en 1911 pour le compte de The Mount SF C° - George E.J. Moody - Grimsby, avait déjà été réquisitionné par la Royal Navy en septembre 1914 et transformé en dragueur de mines. Il le fut à nouveau en 1940, et utilisé comme Anti-submarine patrol trawler pour le Western Approaches Command, Liverpool Sub Command, Birkenhead. En 1942 il fut basé à Liverpool, afin d'opérer comme Auxiliary Patrol Vessel dans la Clyde Area, Stornoway, Outer Hebrides avec un équipage belge. En 1943, armé par un équipage anglais de la Royal Navy, il fut à nouveau reconverti en dragueur de mines. Il fut restitué à ses propriétaires en 1946, et finalement ferrailé chez Scrapping & C° (Anvers) en 1955



Le président L. de Vleeschauwer remet officiellement la médaille de 'Veteran' à A. Blondé (3) photo: Freddy Philips



Un couple heureux que Justice et Probité soient aujourd'hui avérées photo: Freddy Philips

Puis les années passèrent. Jusqu'au jour, récent, où il apparut que malgré ses brillants états de service dans la Royal Navy - Section Belge, Arsène Blondé (2) n'avait pas bénéficié pleinement de la reconnaissance nationale à laquelle il avait droit. Ne dit-on pas que souvent les voies de l'administration sont imprévisibles, sinon impénétrables! Aussi, probité oblige, d'aucuns s'attelèrent à la tâche pour rectifier cette injustice. C'est ainsi qu'après moult recherches d'archives effectuées par Dominique. Henrard (MRA - Service Scientifique II) et, appuyé par la section 'Les Amis de la section Marine du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire' présidée par le KTZ (bd) L. Vermaere, le fils du défunt RNVr et son épouse furent officiellement invités le 18 juin dernier au Musée de l'Armée. Les accompagnaient pour la circonstance, leur fils Johnny, né en 1957 et qui, depuis 1975, fait partie du personnel navigant de notre Composante Marine. Au cours d'une très conviviale réception, le baron L. de Vleeschauwer, président de la 'Koninklijke Verbroedering der Oudstrijders' van de Royal Navy - Section Belge, leur remit officiellement la médaille de 'Veteran'. Tout en précisant que *"De Royal Navy heeft zijn oudstrijders herdacht bij de 50 ste viering van de geallieerde overwinning door hen een badge van 'Veteran' te schenken; een badge die uw vader zeker verdiende en met fierheid zou hebben gedragen. Ter herinnering van zijn verdiensten schenk ik u dit kenteken in naam van al zijn strijdmakkers van de Royal Navy - Section Belge"*. Moment émotionnel s'il en est!

Pour nous, spectateurs attentifs, justice et probité étaient ainsi avérées. Et au-delà de cet acte important, restera le souvenir qu'au travers des générations, il convient d'œuvrer à la pérennité du devoir de mémoire. Qui est celle aussi, de tout un peuple!

Saint Bernard du Spuikom



la médaille de 'Veteran' / photo: Freddy Philips

(*1) cfr. Neptunus n° 303 de septembre 2012, p.76 + n° 304 de décembre 2012, p.162

(*2) Le O.140 Raymond était en fait l'ex- O.130 Jacqueline que, pour des raisons de sécurité, Blondé avait fait rebaptiser.

(*3) Fr. Philips. '14-18 en mer. Navires et marins belges pendant la Grande Guerre'. Ed. Racine - Tielt 2013, p.121



foto: Jan Van de Vel

De stichting door de Belgische regering in Londen

Bij 'Besluit' van de Ministerraad wordt op 17 juli 1941 een 'Zee-ereteke' (oude spelling) gesticht. Dit ereteke heeft tot doel zeelui te onderscheiden die moedige daden verrichten ter redding van het schip of mensenlevens, door vijandelijke actie in gevaar gebracht. Het betreft hierbij zeelui van zowel de militaire marine (voornamelijk Royal Navy Section Belge), de koopvaardij, als de zeevisserij.

De 'Besluit-wet' van 20 juli 1941 stelt echter het 'Oorlogskruis 1940' in, een specifiek ereteke voor daden van dapperheid. Dit ereteke dient ook als beloning van zeelui en is in dit geval op het lint voorzien van twee gekruiste bronzen ankers. Daarenboven voorziet het besluit palmen op het lint voor citaties, onder meer, aan zeelui. Moedige zeelui kunnen dus vanaf dat moment (20 juli 1941) in principe aanspraak maken op twee verschillende eretekens (verleningen die enkel onder dit besluit

Het Zee-ereteke 1940-1945

DEEL 1

resultaten werden niet teruggevonden).

Een besluit van de Ministerraad van 13 augustus 1943 heft het besluit van 17 juli 1941 op en vervangt het door nieuwe schikkingen. De facto komt dit neer op een toevoeging van twee nieuwe verleningsredenen: ten eerste het leven verliezen op zee door vijandelijke actie (art. 1§1), ten tweede herinschepen aan boord van een Belgische eenheid na tweemaal schipbreuk geleden te hebben als gevolg van oorlogsfeiten (art.1§2). Deze schipbreuk moest tevens op een Belgisch schip zijn gebeurd. De derde paragraaf komt qua inhoud grotendeels overeen met de verleningsreden opgegeven in het eerste besluit van 17 juli 1941: het stellen van moedige daden met een uitbreiding naar daden van toewijding. Door het nieuwe besluit voert de Ministerraad ook extra kentekens in die op het lint van het Zee-ereteke kunnen worden gespeld. Het betreft een bronzen staafje (soms baret genoemd) voor personen die opnieuw een verlening verwerven. Dit geldt ook na een derde of vierde schipbreuk op een Belgisch schip. Vier staafjes/baretten worden door een bronzen palm vervangen (brons is de kleur van de medaille).

Aangepaste modaliteiten door prins Karel

Een laatste aanpassing gebeurt bij Regentsbesluit (RB) van 1 juli 1948. Dit specificeert dat het ereteke zowel aan Belgische als aan vreemde zeelui kan worden verleend. Daarenboven worden de verleningsmodaliteiten aangepast.

In de paragraaf (Art.1§1) betreffende de gesneuvelde zeelui wordt vermeld "op een Belgisch schip." De paragraaf betreffende de moedige daden wordt hernummerd van 3 naar 4. In een nieuwe paragraaf 3 (Art.1§3) wordt de verlening uitgebreid naar personen die gedurende twee jaar voeren aan boord van Belgische of Royal Navy-schepen. Het gevaar van dit verblijf op zee wordt benadrukt. Behalve de verlening voor moedige daden worden de andere verleningsredenen ook uitgebreid naar Belgische zeelui die in dienst bleven op Belgische schepen, ondanks het feit dat ze tijdelijk onder vreemde vlag voeren of met toelating op geallieerde schepen dienst deden.

Een apart artikel van het RB van 1 juli 1948 specificeert dat het ereteke ook postuum kan worden verleend. Dit mag vreemd lijken, gezien de eerste paragraaf juist over gesneuvelde zeelui gaat. In dit geval gaat het echter over personen die rechten kunnen laten gelden op het ereteke, maar op een andere wijze het leven lieten.

De verlening van het Zee-ereteke ligt in het eerste besluit binnen de bevoegdheden van de Ministers voor Verkeerswezen en voor Buitenlandse zaken, bij het tweede en het derde besluit echter alleen bij de Minister van Verkeerswezen. Bij het RB van 1 juli 1948 wordt in een apart artikel (Art.4.) vermeld dat het ereteke enkel in uitzonderlijke omstandigheden nog door de regering uitgereikt zou worden. Tijdens de oorlog gebeurde dit dus schijnbaar altijd door de regering in Londen.

Draagvolgorde

Het 'Zee-eretecken 1940-1945' evolueert dus van een eretecken voor moed (17 juli 1941) naar een eretecken dat ook voor aanwezigheid op zee verleend kon worden, een soort maritieme herinneringsmedaille. Artikel 3 van het RB van 01 juli 1948 plaatst het Zee-eretecken in de draagvolgorde na de 'Herinneringsmedaille van de Oorlog 1940-1945'. Dit is merkwaardig want het risico dat zeelui tijdens de oorlog liepen, is groot genoeg om het Zee-eretecken een plaats voor de 'Herinneringsmedaille 1940-1945' te geven. Tot zover de theorie: in de praktijk draagt de militaire WOII-zeestrijder dit Zee-eretecken na het 'Oorlogskruis 1940' en voor de 'Vrijwilligingsmedaille 1940-1945'.

Beschrijving van de medaille

Het Zee-eretecken, met een diameter 32 mm, is uit brons geslagen en heeft een fondant chocoladen patina (voor de exemplaren gemaakt in het Verenigd Koninkrijk tijdens WOII). Op de voorzijde prijkt de klauwende Belgische leeuw en op de keerzijde het koninklijk monogram van Leopold III. De medaille is overtopt met een geknoopte strik, eindigend in zwaluwstaarten. Boven de strik bevindt zich het buisje waardoor de lintring loopt. Het zijden lint is 37 mm breed en zeegroen van kleur. Aan beide boorden lopen drie dunne witte strepen. Op het lint zijn standaard twee bronzen gekruiste ankers aangebracht. Eventuele staafjes, voor meerdere verleningen, geven symmetrisch eikelbladen met vruchtenmotief weer. Een bronzen palm met het koninklijk monogram Leopold III vervangt vier staafjes (= vijf verleningen). Alle lintattributen hebben dezelfde patina als de medaille. Merk op dat de linttextuur van het 'Zee-eretecken 1940-1945' gelijk is aan het lint van het 'Oorlogskruis 1940', enkel de kleuren verschillen.

Soorten brevetten

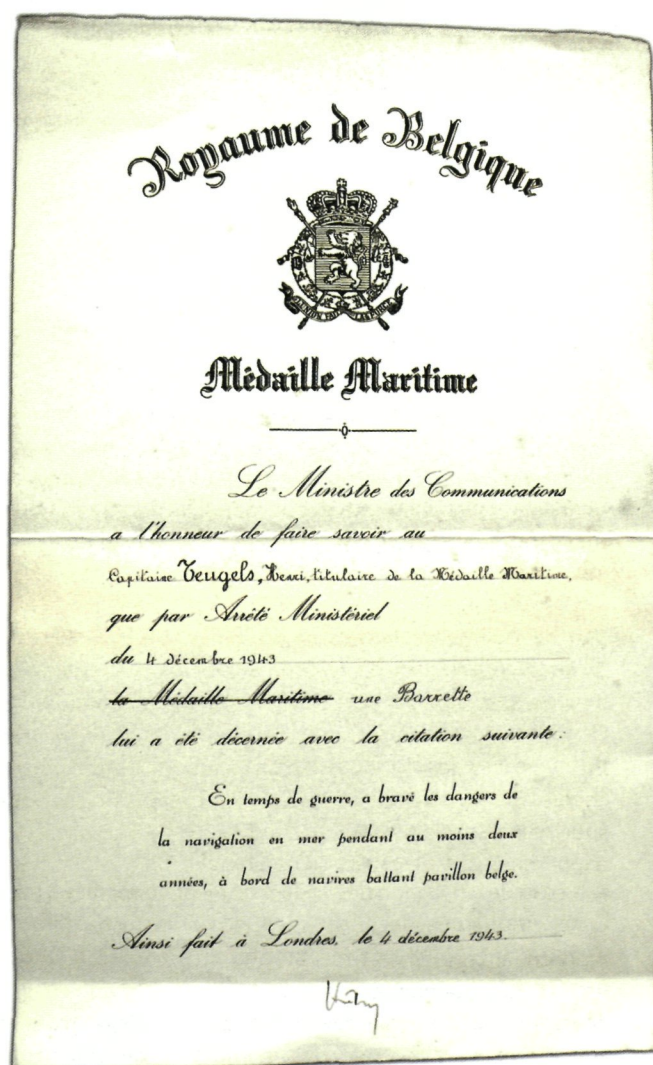
Het ministerie van Verkeerswezen maakt het brevet eentalig - Frans of Nederlands en dus in de taal van de gedecoreerde - op. Bij een volgende (tweede) verlening, schrapt het ministerie het woord 'Médaille Maritime' of 'Zee-eretecken' en vervangt het door 'une barrette' of één streep. De tekstopmaak voor de postume verleningen wijkt echter af van de gewone, maar de hoofding met het kleine Belgische, naïef getekende wapenschild blijft identiek. Dit in schril contrast met het brevet onder het Regentsbesluit: het kleine Belgische wapenschild wordt scherper en de letterzetting veranderd het totaalbeeld. De brevetten en hun titularissen komen ruim aan bod in de volgend delen, waar het verschil tussen de Londense en de naoorlogse brevetten, alsook medailles duidelijk wordt. Elke medaille heeft zijn eigen verhaal...

Johan Deville

(in samenwerking met de Studiekring Faleristiek - vzw SKF)



foto: Guy Deploige



illustratie: Jens Van Herck



de Edith Maersk, één van de grootste containerschepen ter wereld, aangemeerd in het Deurganckdok in de Antwerpse haven – foto: Maatschappij Linkeroever

Belgische zeehavens licht achteruit in 2012

De Vlaamse Havencommissie publiceerde onlangs de trafiekcijfers van onze vier grote zeehavens voor het dienstjaar 2012. Zo vernemen we dat de totale maritieme overslag 257,17 miljoen ton bedroeg. Dat is 7,87 miljoen ton minder dan het jaar voordien (- 2,1 %). Het recordjaar blijft 2008, met een balans van 266,95 miljoen ton.

Van de twintig zeehavens in de 'range' Le Havre-Hamburg, bekleedt Antwerpen de tweede plaats, na Rotterdam (441,53 miljoen ton). Zeebrugge staat op plaats 7, Gent op 11 en Oostende is voorlaatste. Voor onze grote Scheldehaven is dit dus een flinke prestatie.

Bulk- en stukgoederen

Alleen in de sector van de droge bulk bleef de regressie beperkt. Enkel Antwerpen deed het met 19,11 miljoen ton iets beter. Zeebrugge scoorde 1,62 miljoen ton en Gent 16,82. Oostende boerde fors achteruit met 1,29 miljoen ton. Het totaalcijfer van 38,84 miljoen ton betekent een achteruitgang met 0,47 miljoen ton.

We zien een zelfde regressie in de vloeibare bulk: 56,97 miljoen ton in totaal. Verloren terrein: Antwerpen (45,28 miljoen ton),

Gent (3,98 miljoen ton) en Zeebrugge (7,70 miljoen ton). Het conventionele stukgoed, in totaal 15,53 miljoen ton, daalde in Antwerpen tot 10,89 miljoen ton, in Gent tot 3,19 miljoen ton en in Oostende tot 87.000 ton. Alleen Zeebrugge scoorde met 1,36 miljoen ton beter dan vorig jaar.

Roro en containers

Qua roll-on-roll-offtrafiek scoorden de vier zeehavens gezamenlijk 20,84 miljoen ton in 2012. Zeebrugge, onze koploper in deze sector, scoorde lager, tot 12,55 miljoen ton, en ook Oostende ging achteruit, tot 1,79 miljoen ton. Antwerpen en Gent zagen hun tonnage stijgen, respectievelijk tot 4,71 miljoen ton en 1,79 miljoen ton.

Het containerverkeer slonk naar 124,99 miljoen ton, want Antwerpen daalde licht naar 104,06 miljoen ton en Zeebrugge nogal fors naar 20,32 miljoen ton. In Oostende is de containertrafiek al jaren verdwenen.

De cijfers leren ons dat de containertrafiek bijna de helft van het Belgische zeegoederenverkeer uitmaakt. Antwerpen is de containerhaven bij uitstek, terwijl Zeebrugge koploper is qua roro-trafiek. Gent blijft een typische industriehaven met aanvoer van grondstoffen en afvoer van afgewerkte producten.



Rigakaai, Gent – foto: Ivan Deboom

Oostende evolueert steeds meer naar een ‘energy port’ en ziet zijn goederenverkeer gestaag afnemen. Het record van 2008, met maar liefst 8,44 miljoen ton, is al lang vervlogen tijd.

Shortseaverkeer

Onder ‘short sea shipping’ verstaan we het transport over een traject dat gedeeltelijk uit zee of oceaan bestaat, maar waarbij die zee of oceaan niet wordt gekruist. Het is dus een nieuwe, dynamische benaming voor ‘kustvaart’. In dit segment zagen onze vier zeehavens in 2012 hun volume met 0,8 procent dalen, tegenover het recordjaar 2011. Samen waren ze goed voor 134,12 miljoen ton, hetzij 52 procent van de globale trafiek. Antwerpen maakte hier vooruitgang met een record van 86,01 miljoen ton en Gent handhaafde zijn 17,07 miljoen ton, terwijl Zeebrugge licht verloor tot 27,86 miljoen ton. Oostende ging ook in deze sector fel achteruit en haalde slechts 3,18 miljoen ton.

Globaal beschouwd, ging de Belgische zeegoederentrafiek in 2012 slechts met 2,1 procent achteruit. In deze tijden van trage economische groei is dit lang niet slecht. De globalisering zorgt er immers voor dat zeehavens belangrijke economische poorten blijven.

bron: statistieken Vlaamse Havencommissie en Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Henri Rogie



containerterminal Zeebrugge – foto: Franky Bruneel

shortseatrafiek 2012			zeegoederentrafiek 2012			zeegoederentrafiek 2012		
						de 4 zeehavens samen		
Haven	miljoen ton	evolutie	Haven	miljoen ton	aandeel in totaal	Segment	miljoen ton	aandeel in totaal
Antwerpen	86,01	0,60%	Antwerpen	184,13	71,60%	droge bulk	38,84	15,10%
Zeebrugge	27,86	-3,40%	Zeebrugge	43,54	17,00%	vloeibare bulk	56,97	22,20%
Gent	17,07	-0,20%	Gent	26,3	10,20%	stukgoederen	15,53	6,00%
Oostende	3,18	-17%	Oostende	3,2	1,20%	roro-trafiek	20,84	8,10%
totaal	134,12	-0,80%	totaal	257,17	100%	containers	124,99	46,60%
						totaal	257,17	100%



vlnr. gouverneur C. Decaluwé, FKP De Grieve, FKP Van Cleven en Divisieadmiraal Hofman / de gauche à droite: le gouverneur C. Decaluwé, CPF De Grieve, CPV Van Cleven et l'Amiral de division Hofman (foto/ photo: Jorm Urbain)

Nieuwe commandant voor marinebasis Zeebrugge

Fregatkapitein - militair administrateur Martin Van Cleven is de nieuwe commandant van de marinebasis van Zeebrugge. Op donderdag 29 augustus stelde divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent,

hem officieel in functie tijdens een militaire plechtigheid in de basis. Fregatkapitein Van Cleven is dus de opvolger van fregatkapitein Ward De Grieve, die gedurende de laatste vier jaar de commandant van de marinebasis is

geweest. Hij krijgt nu een nieuwe functie bij SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe), gevestigd in Casteau, bij Bergen.

Met ruim 1.500 personeelsleden is de marinebasis van Zeebrugge de grootste basis van de Marine. De belangrijkste activiteiten zijn de vlootondersteuning op technisch, logistiek en administratief vlak. Door opeenvolgende herstructureringen bij Defensie en het centraliseren van middelen hebben echter ook tal van andere diensten en eenheden hun weg naar Zeebrugge gevonden.

F930 Leopold I terug in thuishaven Zeebrugge

Nadat het multifunctionele fregat F930 Leopold I een moderniserings- en onderhoudsperiode van twee jaar heeft ondergaan in Den Helder (NL), is het schip op 7 september weer aangemeerd in zijn thuishaven Zeebrugge. De sensoren zijn vernieuwd en het schip is nu voorzien van nieuwe detectie- en controlesystemen zoals de Seastar en de Gatekeeper. De eerste zorgt voor een 'zeebeeld' en kan in alle weersomstandigheden kleine objecten op korte afstand ontdekken en volgen (b.v. zwemmers of periscopen). De Gatekeeper is een waarschuwingssysteem met 'full-HD' infraroodcamera's. Deze zorgen voor een haarscherp beeld van 360 graden rondom het schip. Op die manier kunnen zwemmers en bootjes op korte afstand worden herkend, zoals bijvoorbeeld die van piraten voor de kust van Somalië.

De Leopold I heeft net succesvol het eerste deel van zijn opwerkingstraject op zee uitgevoerd. Het schip is nu 'vaargereed' verklaard. In de komende maanden zet het fregat zijn opwerking verder. Pas na het 'eindexamen', tegen het einde van het eerste semester van 2014, zal de Leopold I 'Ready For Duty' worden verklaard. Op dat moment is het schip klaar voor operationele verbintenissen.



foto/photo: Jurgen Braekevelt



fregatkapitein Martin Van Cleven / le capitaine de frégate Martin Van Cleven (foto/photo: Jorn Urbain)

Un nouveau commandant pour la base navale de Zeebrugge

Le jeudi 29 août, à l'occasion d'une cérémonie militaire, l'amiral de division Michel Hofman, commandant de la Composante Marine, a présenté officiellement le capitaine de frégate administrateur militaire, Martin Van Cleven, comme nouveau commandant de la base navale de Zeebrugge. Le capitaine de frégate Martin Van Cleven succède ainsi au capitaine de frégate Ward De Grieve qui a occupé cette fonction ces quatre dernières années. Dorénavant, ce dernier occupera une nouvelle fonction au sein du SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) à Casteau (près de Mons).

Avec plus de 1.500 collaborateurs, la base navale de Zeebrugge est la plus grande base de la Marine. Elle se charge surtout du soutien technique, logistique et administratif de la flotte, mais suite aux restructurations consécutives de la Défense et la centralisation des moyens, d'autres services et unités ont trouvé de chemin vers Zeebrugge.



La frégate F930 Léopold I rejoint son port d'attache de Zeebrugge

Le samedi 7 septembre, la frégate F930 Léopold I a rejoint Zeebrugge, son port d'attache, après une période de modernisation et d'entretien de deux ans à Den Helder (Pays-Bas). Le navire



vient de terminer la première partie en mer de sa phase de préparation et est maintenant 'prêt à prendre la mer'. C'est en 2011 que la Marine a décidé de procéder à la modernisation des senseurs de sa première frégate, le F930 Léopold I. Celle-ci est maintenant équipée de nouveaux systèmes de détection et de surveillance, tels que le Seastar et le Gatekeeper. Le premier système permet de détecter et de suivre automatiquement de petits objets à courte distance, comme des nageurs ou des périscopes de sous-marins quelles que soient les conditions météorologiques. Le second, le Gatekeeper, est un système d'alerte infrarouge équipé de caméras full-HD. Ce système donne une image sur 360° autour du navire et permet de suivre les petites embarcations comme celles des pirates au large des côtes de la Somalie.

Le F930 Léopold I poursuivra, dans les mois qui viennent, sa mise en condition, afin de pouvoir, à terme, être mise en œuvre. Ce n'est qu'après son 'examen' final prévu à la fin du premier semestre 2014, que cette frégate sera déclarée Ready For Duty (RFD), c'est-à-dire prête pour engagement opérationnel.



foto/photo: Jurgen Braekevelt



de Narcis in de operatie 'Open Spirit' / le Narcis dans l'opération 'Open Spirit' (foto/photo: SNMCMG1)

M923 Narcis in NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1

De mijnenjager Narcis heeft op 12 augustus zijn thuishaven Zeebrugge verlaten om zich bij het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskader SNMCMG1 te voegen (Standing Nato Mine Counter Measures Group 1). De plaats van afspraak was de haven van Klaipeda (Litouwen). De Narcis zal drie maanden deel uitmaken van het eskader, samengesteld uit vijf mijnenjagers uit verschillende landen (Duitsland, België, Nederland, Estland en Polen) en het Litouwse stafschip Virsatis.

Samen met het eskader nam de Narcis van 19 tot 28 augustus deel aan de operatie 'Open Spirit'. In de Baltische Zee, voor de Litouwse kust, werd een zone van 120 km² nauwkeurig uitgekamd, op zoek naar mijnen. Dankzij een vlekkeloze internationale samenwerking, dit jaar gecoördineerd door de Litouwse Marine, kon men 435 'contacten' onderzoeken.

Uiteindelijk kon het eskader acht mijnen uit de tweede wereldoorlog onschadelijk maken. Bovendien ontdekten de mijnenjagers drie onbekende wrakken. Dankzij 'Open Spirit' is de Baltische Zee weer wat veiliger geworden.

De Narcis blijft nog tot begin november deel uitmaken van SNMCMG1. Het eskader heeft nog tal van oefeningen in de Baltische Zee op de agenda. De terugkomst van de Narcis in Zeebrugge is voorzien op 15 november.

A960 Godetia en M916 Bellis namen deel aan oefening 'Beneficial Archer'

Op 3 september kozen het commando- en logistiek steunschip A960 Godetia en de mijnenjager M916 Bellis het ruime sop, samen met vijf schepen van de Koninklijke Nederlandse Marine. Op het programma stond hun deelname aan de oefening 'Beneficial Archer', onder toezicht van de 'Maritime Battle Staff' van de 'Nederlandse Zeestrijdkrachten'. Het hoofddoel van de oefening was mijnenbestrijding oefenen. Meerdere organismes, waaronder Eggermin (Ecole de guerre des mines) en de Nederlandse hydrografische dienst werkten aan de oefening mee. Drie jaar geleden werd 'Beneficial Archer' voor het eerst ontplooid. Dit jaar namen 350 Belgische en Nederlandse marinemensen deel. De oefening liep tot 27 september.



foto/photo: Jorn Urbain



foto/photo: DG/COM

Le M923 Narcis dans l'escadre permanente OTAN SNMCMG1

Le 12 août, le M923 Narcis a quitté son port d'attache de Zeebrugge, pour rejoindre l'escadre SNMCMG1 (Standing NATO Mine Counter Measures Group 1), l'escadre permanente de l'OTAN pour la lutte contre les mines. Le lieu de rencontre était le port de Klaipeda (Lituanie). Le Narcis fera trois mois partie de l'escadre, composée de cinq dragueurs de mines provenant de différent pays (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, l'Estonie et la Pologne) et du navire de commandement lituanien, le Virsatis. Du 19 au 28 août, le Narcis a participé avec l'escadre à l'opération 'Open Spirit', dans une zone de 120 km², allant de la mer baltique aux côtes lituanienues. Grâce à

une intense collaboration internationale, sous l'égide cette année de la Lituanie, près de 435 'contacts' ont été répertoriés

et huit mines datant de la Seconde Guerre Mondiale ont finalement été localisées et détruites. De plus, trois nouvelles épaves ont été découvertes. Grâce à Open Spirit, la mer Baltique est à nouveau un peu plus sûre.

A l'issue d'Open Spirit 2013, le Narcis restera attaché à l'escadre jusqu'à début novembre pour plusieurs exercices organisés en mer Baltique, avant de mettre le cap sur Zeebrugge. Le retour du Narcis est prévu pour le 15 novembre.

Le A960 Godetia et le M916 Bellis ont participé à l'exercice 'Beneficial Archer'

Le 3 septembre, le navire de commandement et de soutien logistique A960 Godetia, ainsi que le chasseur de mines M916 Bellis et cinq navires de la Marine Néerlandaise, ont pris la mer dans le cadre de leur participation à l'exercice 'Beneficial Archer'. Cet exercice est chapeauté par le 'Maritime Battle Staff' des Forces Navales néerlandaises et a pour but principal l'entraînement à la lutte contre les mines. Plusieurs organismes dont notamment Eggermin (Ecole de guerre des mines) et le service hydrographique néerlandais y coopéreront. Le déploiement 'Beneficial Archer' a eu lieu pour la première fois il y a trois ans. Cette année, 350 marins belges et néerlandais y ont participé jusqu'au 27 septembre.



foto/photo: Jörn Urbain



KTZ Saussez, KVK Colonval, 1LZ De Vleeschauwer en de heer Vincent Magnus, burgemeester van peterstad Arlon / de gauche à droite: CPV Saussez, CPC Colonval, 1LV De Vleeschauwer et Mr. Vincent Magnus, le bourgmestre d'Arlon, la ville marraine (foto/photo: Jörn Urbain)

Nieuwe commandanten voor M916 Bellis, A963 , A962 Belgica en F931 Louise-Marie

Luitenant-ter-zee 1ste klasse Tom De Vleeschauwer is de nieuwe commandant van de mijnenjager M916 Bellis. Tijdens een militaire plechtigheid in de marinebasis van Zeebrugge op 28 augustus, heeft kapitein-ter-zee John Saussez, Directeur Bestuursondersteuning van de Marine, hem officieel in functie gesteld.

Tom De Vleeschauwer is de opvolger van korvetkapitein Christophe Colonval, die zijn carrière verderzet aan de Koninklijke Militaire School, waar hij de vorming 'stafbrevehouder' gaat volgen.

Ook het hulpschip A963 Stern heeft een nieuwe bevelvoerder. Op vrijdag 23 augustus stelde divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, luitenant-ter-zee Richard Balyu aan, als commandant van de Stern. Dat gebeurde eveneens tijdens een plechtigheid in de marinebasis van Zeebrugge. Richard Balyu volgt luitenant-ter-zee 1ste klasse Stéphane Dujoux op.

De bevelsoverdracht van het oceanografisch onderzoeksschip A962 Belgica vond plaats op vrijdag 12 juli. Tijdens deze plechtigheid in de marinebasis, stelde divisieadmiraal Hofman korvetkapitein Luc Van Tricht

voor als nieuwe commandant van het schip. Hij vervangt korvetkapitein-

stafbrevehouder Manuel Pedro Dory die zijn carrière verderzet in Eguermin (de binationale mijnenbestrijdingsschool in Oostende), als verantwoordelijke voor de vorming en instructie.

Op donderdag 27 juni vond in de marinebasis de plechtigheid plaats, tijdens dewelke divisieadmiraal Hofman fregatkapitein-stafbrevehouder Dirk Gekiere heeft aangesteld als nieuwe commandant voor het fregat F931 Louise-Marie. Hij volgt fregatkapitein-stafbrevehouder Hans Huygens op. Hugen was de commandant van de Lousie-Marie tijdens haar laatste deelname aan operatie Atalanta. Hij gaat nu aan de slag bij de generale staf van Defensie, waar hij verantwoordelijk wordt voor de langetermijnstrategie van de Marine.



korvetkapitein Luc Van Tricht / capitaine de corvette Luc Van Tricht (foto/photo: Jörn Urbain)





vlnr. FKP Huygens, FKP Gekiere, Divisieadmiraal Hofman en KTZ Renard, Directeur Operaties van de Marine / de gauche à droite: CPF Huygens, CPF Gekiere, l'Amiral de division Hofman et CPV Renard, le Directeur Opérations de la Marine (foto/photo: Jorn Urbain)

Des nouveaux commandants pour le M916 Bellis, le A963 Stern, le A962 Belgica et le F931 Louise-Marie

Le mercredi 28 août s'est déroulé, à la base navale de Zeebrugge, la remise de Commandement du chasseur de mines M916 Bellis. Lors d'une cérémonie militaire, le capitaine de vaisseau John Saussez, Directeur du Soutien au Management de la Marine, a commissionné le lieutenant de vaisseau de 1ère classe Tom De Vleeschauwer, comme nouveau commandant du chasseur de mines. Il remplace le capitaine de corvette Christophe Colonval qui poursuit sa carrière à la chaire Marine de l'Ecole Royale Militaire à Bruxelles, où il suivra la formation afin d'obtenir le 'Brevet d'Etat-Major'

Le navire d'assistance A963 Stern a également un nouveau commandant. Dans la base navale de Zeebrugge, une cérémonie officielle a eu lieu le vendredi 23 août, durant laquelle L'amiral de

Division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine, a nommé le Lieutenant de Vaisseau Richard Balyu commandant du Stern. Il succède au Lieutenant de Vaisseau de Première Classe Dujoux Stéphane.

La remise de commandement du navire de recherche océanographique A962 Belgica a eu lieu le vendredi 12 juillet à la base navale de Zeebrugge. Lors de cette cérémonie militaire, l'amiral de division Michel Hofman a fait reconnaître le capitaine de corvette Luc Van Tricht comme nouveau commandant du navire de recherche océanographique. Il remplace le capitaine de corvette breveté d'état-major Manuel Pedro Dory. Celui-ci va poursuivre sa carrière à Eggermijn (l'école de guerre des mines à Oostende), comme responsable de la formation et de l'instruction.

Le jeudi 27 juin s'est déroulée, à la base navale de Zeebrugge, la cérémonie de remise de commandement de la frégate F931 Louise-Marie. L'Amiral de division Michel Hofman, a nommé le capitaine de frégate breveté d'état-major Dirk Gekiere nouveau commandant de la frégate. Il succède au capitaine de frégate breveté d'état-major Hans Huygens, qui fût commandant de la frégate Louise-Marie durant sa participation à l'opération 'Atalanta'. Il poursuit sa carrière à l'état-major général de la Défense où il sera responsable pour la stratégie à long terme de la Marine.



vlnr. DAM Hofman, LTZ Balyu, 1LZ Dujoux, FKP Paris, mevr. Celie Dehaene (meter van de Stern) en KTZ Renard / de gauche à droite: DAM Hofman, LDV Balyu, 1LV Dujoux, FKP Paris, mme. Celie Dehaene (la marraine du Stern) et KTZ Renard (foto/photo: Jorn Urbain)



KVK Schotte ontvangt zijn prijzen / Le CPC Schotte reçoit ses prix (foto/photo: Alain Boone)

KVK Schotte en LTZ Decoster in de prijzen

Op de Koninklijke Militaire School vielen onlangs twee marine-officieren dubbel in de prijzen. Korvetkapitein Guy

Schotte kreeg op 12 juli n.a.v. zijn Hogere Stafopleiding de 'Prijs CHOD' en de 'Prijs ere-fregatkapitein Ludwig'. De prijs van de Chef Defensie (CHOD) gaat naar de Belgische officier die het beste cijfer heeft behaald voor de professionele competenties. De prijs 'Ludwig' gaat naar de Belgische officier die zich heeft onderscheiden door zijn gedrag in de loop van het academiejaar. Op basis van interne evaluaties en beoordelingen van de directeur Hogere Stafopleiding en het professorenkorps, krijgt de commandant van het Defensiecollege een lijst van mogelijke laureaten. Die stelt hij vervolgens voor aan de NVRHO (Nationale Vereniging van Reserve HoofdOfficieren), die uiteindelijk de winnaar aanduidt.

Luitenant-ter-zee David Decoster heeft op 17 mei n.a.v. zijn Vorming Kandidaat Hoofdofficier (VKHO) de 'Prijs World Politics' ontvangen omdat hij in dit domein de hoogste score behaalde. Daarnaast

de maritieme vakken en kreeg hiervoor de 'Prijs Leerstoel Maritieme Operaties'.

Kinderen van marinepersoneel op missie krijgen 'Max en Julie'

De laatstejaars van de KATHO (Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen), welke een lerarenopleiding volgen, hebben een educatief prentenboekje ontwikkeld voor kinderen

van marinepersoneel dat voor lange tijd op missie is. Het boekje vertelt het verhaal van Julie, een meisje van zeven, van wie een ouder voor lange tijd afwezig is. Ze doet haar verhaal aan haar onafscheidelijke knuffelbeer Max. Via het boekje komen kinderen te weten wat papa of mama doen aan boord van een marineschip en waarom ze op zee zijn.

Op vrijdag 5 juli kwamen de KATHO-leerlingen 'Max en Julie' officieel voorstellen in de marinebasis van Zeebrugge. Het prentenverhaal is een onderdeel van een totaalpakket, met ook een activiteitenboekje, de pluchen beer Max en een kalender waarop de kinderen de aanloop naar de terugkeer van papa of mama dag per dag kunnen aftellen. 'Max en Julie' kwam tot stand na een intense samenwerking tussen KATHO en de Marine. De Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine financierde de aankoop van de pluchen beertjes. In de toekomst zullen kinderen van 1 tot 12 waarvan een ouder voor een periode van minimum drie maanden op missie vertrekt, het pakket ontvangen. Tijdens de voorstelling kreeg divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, symbolisch het allereerste exemplaar.



de voorstelling van 'Max en Julie' / la présentation de 'Max et Julie' (foto/photo: Jorn Urbain)



L TZ Decoster ontvangt zijn prijzen / Le LDV Decoster reçoit ses prix (foto/photo: Alain Boone)

Le CVP Schotte et le LDV Decoster à l'honneur

Récemment, à l'Ecole Royale Militaire, deux officiers de marine furent doublement gagnants. A l'issue du cursus supérieur d'état-major, le capitaine de corvette Guy Schotte reçut en effet, en date du 12 juillet dernier, le 'Prix CHOD' et le 'Prix capitaine de frégate honoraire Ludwig'. Le prix du Chef de la Défense (CHOD) est attribué à l'officier belge qui a obtenu le meilleur résultat en matière de compétence professionnelle; le prix Ludwig de son côté est octroyé à l'officier belge qui s'est distingué par son comportement durant l'année académique. Sur base des évaluations internes et de l'appréciation du directeur du cursus et du corps des professeurs, le commandant du Collège de Défense reçoit une liste de candidats qu'il soumet à l'ANOSR (Association Nationale d'Officiers Supérieurs de Réserve), qui en fin de compte désigne le gagnant. Le

lieutenant de vaisseau Decoster quant à lui reçut en date du 17 mai dernier, à l'occasion de sa formation 'Candidat Officier Supérieur' (FCOS), le prix 'World Politics' du fait qu'il obtint dans ce domaine le score le plus élevé; d'autre part, comme il eut le meilleur résultat pour

les disciplines maritimes, il reçut le 'Prix Chaire Opérations Maritimes'.

'Max et Julie', un livret d'image pour les enfants du personnel de la Marine en mission

Le vendredi 5 juillet, les élèves de dernière année de professorat à la 'KATHO' (Katholieke Hogeschool Zuid West-Vlaanderen) ont présenté, à la base navale de Zeebrugge, le premier exemplaire du livre intitulé 'Max et Julie'. Le livre raconte l'histoire d'une petite fille de sept ans, Julie, dont un parent est absent pour une mission de longue durée et qui se confie à son ami Max, un petit ours en peluche. Ce livre a été élaboré suite à une collaboration intense entre la KATHO et la Marine, et fait partie d'un paquet qui sera offert aux enfants de 1 à 12 ans dont le papa ou la maman partent en mission opérationnelle pour une période de plus de trois mois. Outre l'histoire de Max et Julie, le paquet comprend un livret d'activités éducatives, la petite peluche Max et un calendrier permettant de décompter les jours avant le retour du parent absent. C'est l'Amiral de Division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine, qui, en avant-première, a pu découvrir l'histoire de Max et Julie en présence des élèves et de leurs parents.



illustratie/illustration: KATHO



F931 Louise-Marie herdacht in Liverpool de slag om de Atlantische Oceaan

Van 24 tot 28 mei was het fregat F931 Louise-Marie aanwezig in de haven van Liverpool (UK) voor de herdenking van 70 jaar 'Battle of the Atlantic'. Het is inderdaad vanuit deze stad dat de geallieerden de langste slag uit de tweede wereldoorlog hebben geleid. De slag om de Atlantische oceaan was de strijd tegen de Duitse onderzeeërs, welke bijna zes jaar heeft geduurd. Op het grootschalige herdenkingsevenement waren meer dan vijftien oorlogsschepen aanwezig. Er waren tienduizenden bezoekers voor de officiële plechtigheden en tal van activiteiten zoals exposities, open schip op de aanwezige schepen, militaire defilés, de veteranenparade, de religieuze plechtigheid in de grote Anglicaanse kathedraal, vlotenkoers, conferenties, recepties en uiteindelijk het defilé van militaire schepen op de rivier Mersey, de dag van vertrek. De bemanning van de Louise-Marie, die net terugkeerde van een grote internationale oefening onderzeebootbestrijding in de Golf van Gascogne, nam actief deel aan alle plechtigheden en activiteiten van dit lange weekend. In de helikopterhangar van het fregat was er een tentoonstelling over de Belgische bijdrage aan de grote slag. Op die manier bracht de Marine hulde aan zij die voor onze vrijheid hebben gevochten. 



foto/photo: Marie-France Godeau



foto/photo: Marie-France Godeau

La Louise-Marie commémore la bataille de l'Atlantique à Liverpool

Du 24 au 28 mai dernier, la frégate belge Louise-Marie s'est rendue au port de Liverpool en Grande-Bretagne pour participer à la commémoration des 70 ans de la bataille de l'Atlantique. C'est dans cette ville en effet que l'État-major allié s'est livré à la plus longue des batailles de la seconde guerre mondiale, celle menée dans l'Atlantique contre les U-boot allemands, et dont la victoire fut

déterminante pour l'ensemble des forces alliées. Plus de 15 navires de guerre étaient présents pour cet événement de taille. C'est sous le soleil que des dizaines de milliers de visiteurs se sont succédés durant tout le weekend pour assister aux cérémonies officielles et participer aux nombreuses activités proposées: portes ouvertes des navires militaires présents, défilé militaire, parade des vétérans, cérémonie religieuse dans la célèbre grande cathédrale anglicane de la ville, course de radeaux, différentes conférences et réceptions, et enfin défilé des navires militaires sur la

'Mersey River' le jour du départ. Les marins de la Louise-Marie, qui revenait d'un grand exercice international de lutte anti sous-marine dans le golfe de Gascogne, ont participé activement à toutes les cérémonies et activités de ce long weekend festif. La frégate abritait dans son hangar hélicoptère une exposition sur la contribution belge à cette bataille afin de rendre hommage à nos compatriotes qui se sont battus pour notre liberté.

Abonnees-weldoeners

Abonnés bienfaiteurs

ACKX M. Eerste meester-chef (b.d.) - ZWEVEGEM
 ADRIAENSSENS A. - Opperreester - TIELRODE
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
 ANDRIES J.-M. Opperreester-chef (b.d.) - BRUGGE
 ANGILLIS D. Luitenant-ter-zee - OOSTENDE
 ANRIJS H. Capitaine de frégate (RHR) - Waterloo
 ARRIGHI D. 1e Matroos (R) - SINT-STEVENSWOLUWE
 ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines -
 MERVERGNIES-LEZ-LENS
 BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 BASTIN B. - GREZ-DOICEAU
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
 BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
 BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE
 BENOÏT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
 BERGANS A. - TROOZ
 BERGEZ J. Fregatkapitein - ST. ANDRIES
 BEUGNIES P. - GENLY
 BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN
 BEUSELINCK T. - OOSTENDE
 BEYAERT J. - BRUXELLES
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOGAERT M. - ANTWERPEN
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
 BOTS G. Kwartiermeester (b.d.) - DE HAAN
 BOURLET G. Opperreester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BOUSSE J.P. Eerste kwartiermeester-chef - OOSTENDE
 BROUTA G. - SAMBREVILLE
 BRUNEEL Ch. 1ste Meester-chef - ASSEBROEK
 BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE
 BULTOT C. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
 CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
 CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
 CHASSEUR R. - BRUXELLES
 CLAREMBAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 CLERINX R. Vaandrig-ter-zee tweede klasse - BORGLOON
 CLYBOUW L. Opperreester - OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 (†) COLLETTE J.-M. Maître Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
 COLONVAL C. Capitaine de corvette - SIJSELE
 CONDES G. - HAMME
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER
 COOMAN W. Korvetkapitein (R) - HALLE
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 COVELIERS J. - KNOKE-HEIST
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYVERS M. - BLANKENBERGE
 CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
 DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 DAMMAN L. Korvetkapitein - KOEKELBERG
 DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
 DE BEURME J. Kapitein-ter-zee - ST. LAUREINS
 DE BIE R. - BRUXELLES
 DE BIE W. - DWORP
 DE BODE R. Fregatkapitein - ERPE-MERE
 DE BRUYCKERE B. - KNOKE-HEIST
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
 DE COCK Ph. Fregatkapitein - BRUGGE
 DE COOMAN P. - BRUXELLES
 DE FAYS P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE
 DE LANGHE M. - BREDENE
 DE MAESSCHALCK L. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - BRUGGE
 DE RAEDEMAER F. Capitaine de corvette (R) - DE HAAN
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAER H. Opperreester (b.d.) - KORTRIJK
 DE SCHEEMAER J. - BRUGGE
 DE TROYER D. - 1e Sergeant - BREDENE
 DE VALKENEE F. - WATERLOO
 DE VLEESHAUWER L. erefregatkapitein (R) - ST. GENESIUUS-RODE
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DE WACHTER W. - BORGERHOUT
 DEBAISIEUX G. Meester (b.d.) - FRAMERIES
 DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
 DEGRAER P. Fregatkapitein - GRIMBERGEN
 DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WETTEREN
 DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
 DELSARTE J.J. - FONTAINE-L'EVEQUE
 DEMAÏN F. - FONT-L'EVEQUE
 DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLEGEEM
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESMET A. - OOSTENDE
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEWAEGEMAER A. 1e Corporaal Chef - BRUGGE
 DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN
 DONCKERS H. - BRUGGE
 DRAGO H. - OOSTENDE
 DUBOIS G. Eerste Kwartiermeester-chef (b.d.) - OUDENBURG
 DUHOUX J.M. Maître principal-chef (e.r.) ST- SAVIN
 DUINSLAAGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. Meester (R) - GENT
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
 DUSAUOIS J.C. - LESSIVES
 ECTORS M. Vice-admiraal - HOFSTADE
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
 FAÏCT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
 FERY G. - OOSTENDE
 FLORE S. Eerste kwartiermeester-chef - AARTRIJKE
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 GEERINCKX J. - KNOKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GHEYSENS G. - DILBEEK
 GILLET A. - LANQUESAINT
 GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ZAVENTEM
 GREGOIRE C. - WATERLOO
 GROESEMAM M. - Capt CRCM - IXELLES
 GUILLAUME PH. - ARLOU
 HACHA Ch. - HERENT
 HAP V. Kapitein-ter-zee - ASSEBROEK
 HAVERALS E. Opperreester-chef (b.d.) - KNOKE HEIST
 HEDONT M. - CUESMES
 HEEREN G. Flottieljeadmiraal - BRUGGE
 HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)
 HELLEMANS M. Vice-admiraal (b.d.) - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERSENS M. - HERENT
 HOFMAN M. Divisieadmiraal - OOSTENDE

HOLSBOER J. - BRUXELLES
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
HOUEAU DE LEHAIE C. Lieutenant de vaisseau de première classe (b.d.) - MONS
HUYGHE M. - ANTWERPEN
HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHR - ERWETEGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef (b.d.) - LOMBARDSIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Korvetkapitein (R) - KAPELLEN
JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
KOOISTRA A. - BRUGGE
LAJOURS M.H. - PONT-A-CELLES
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAMEERE P. Eerste meester-chef - ELLEZELLES
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LE HARDY DE BEAULIEU J.L. VCTE - GOSSELIES
LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEPONCE D. - Premier maître-chef - ANDERLECHT
LIENART J.C. Capitaine de vaisseau (hre) (e.r.) - OOSTENDE
LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
LEULIER J. Capitaine de Frégate (hre) - TOURNAI
LEYE J. - 1ste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
MAERTENS R. - Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
MAES F. Erevandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MANDERLIER P. Capitaine de frégate BAM - GENT
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MASQUELIN J. - BRUXELLES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. - Kolonel MED (b.d.) - OOSTENDE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MEULEMANS - GEEL
MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
MEYERS S. BRUGGE-ASSEBROEK
MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
MICHIELSENS M. Ere Oppermeester-chef - ST. ANDRIES
MICHILSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
MORRIS J. - Lieutenant de vaisseau de première classe - SIJSELE
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT - KEMPEN
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
OST D. - SCHOTEN
PARIS Th. Capitaine de frégate - WOLUWE-ST. PIERRE
PEARSE M. - BRUGGE
PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
PEIRE M. Adjudant-chef - NIEUWMUNSTER
PELS A KTLO - ANTWERPEN
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PETERS R. (b.d.) ATHUS
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIRLET D. Enseigne de vaisseau (R) - BASTOGNE
PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
PYNOO J.-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitein (b.d.) - SNELLEGEEM
RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLON
RASQUIN R. - BRUXELLES
REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROTSAERT J. (b.d.) GENT
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SABBE M. Eerste meester-chef - LEFFINGE
SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
SCHLEUSNER S. - BRUSSEL
SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE

SCHOTTE G. Korvetkapitein - BRUGGE
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SEGBERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
SEYNAEVE C. - OOSTENDE
SIMOENS C. Meester - BRUGGE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
SOETENS Y. Capitaine de frégate (b.d.) - OOSTENDE
STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
STEVENS-DEWILDE J.CI. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maître-chef (e.r.) - HEIST-AAN-ZEE
STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT- STEVENS-WOLUWE
STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SUYS S. Fregatkapitein - ASSEBROEK
TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THAS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
TRUYENS L.-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
VAN BRANDE F. 1e Maitre Chef - WATERLOO
VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (b.d.) - GENT
VAN CLEVEN M. Fregatkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
VAN DE VYVER I. - SCHOTEN
VAN DE WALLE B. - Capitaine de frégate (R) - CONCARNEAU (FR)
VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
VAN DEN BULCK P. Erekapitein-ter-zee - ANTWERPEN
VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
VAN DEN STEENE W. - Luitenant-ter-zee eerste klasse (R) - MECHELEN
VAN DURME M. Meester-chef (b.d.) - EEKLO
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
VAN IMSCHOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
VAN NECK D. - AALST
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - DE HAAN
VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
VANDER BEKEN C. Capitaine de Fregate (R) - BRUXELLES
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Kapitein-ter-zee - BOVEKERKE
VANTORRE A. - OOSTENDE
VERELST J. Oppermeester (b.d.) - BORGERHOUT
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
MORTSEL
VERHELST L. Oppermeester - SINT-ANDRIES
VERHEYEN J. Adjudant-majoor (R) - LIER
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAEERBEEK
VERMEERSCH R. - SINT-ANDRIES
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTREPEN W. Ereluitenant ter zee 1e klasse - ANTWERPEN
VINCENT C. - LIEGE
VLEMINCKX A. - BRUXELLES
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WEIKMANS M. Maître principal (e.r.) - RIXENSART
WERQUIN R. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
WYNSBERGHE J. Luitenant-Kolonel Med. - SINT-KRUIS
YACHT CLUB DE LA HAUTE Sambre - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Lijst afgesloten op 14 september 2013
Liste clôturée à la date de 14 septembre 2013

Ensemble on fait la différence.



Samen maken we het verschil.



0800 3_D 3_E 3_F 4 8_U
www.mil.be

.be